SEGA OFFICIAL BOOKS

SEGA

セガラリー2 オフィシャルガイド

ライバルを出し抜け!

チャンピオンシップモードでギャラリーを

すげー と言わせたい人のための1冊

SOFT BANK

SEGA™ セガラリー2 オフィシャルガイド SEGA RALLY 2 OFFICIAL GUIDE
セガ オフィシャル!
SOFT BANK

SEGA OFFICIAL BOOKS

SEGA

セガラリー2 オフィシャルガイド

SOFT BANK

SEGA
セガラリー2 オフィシャルガイド
SEGA RALLY 2 OFFICIAL GUIDE
ソフトバンク
SOFT BANK

セガサターン情報に自信あり!!
セガサターンNo.1専門誌!

SEGA SATURN MAGAZINE

最新ゲームと徹底攻略記事
&特別付録、特集記事満載!!
毎週金曜日発売

SEGA RALLY 2 OFFICIAL GUIDE

SEGA RALLY 2
SEGA RALLY
CHAMPIONSHIP™
Castrol
TOYOTA
セガラリー2
オフィシャルガイド

アーケードラリードライバ

Rallyという単語には「呼び集める」「回復する」「奮い起こす」そして「同志が集結する」「再び戻ってくる」という意味がある。このRallyという1つの単語で，ラリーの全てを語り尽くしているのだ。自分，他車，そして自然を相手にした厳しい戦いの中，車を修理し，体を安め，そして再び戦いの場へとアクセルを踏む。戦いが終われば次のラウンド，あるいは次のシーズンへ向かい，歴戦の勇士達はそこで再会するのである。そして，アーケードのラリードライバー達も，このセガラリー2で再会を果たすことになる。

今再びここに集う!!

セガラリー2 オフィシャルガイド　目次

アーケードラリードライバー
今再びここに集う 2
知っておきたいWRC事情 4
システムガイド 8
レースエントリーガイド 10
エントリーマシン 12
駆動方式別コーナリングと車体挙動 20
ラリーカードライビングテクニック 22
セガラリーシリーズを
音楽と映像で堪能する 26
セガラリー2徹底攻略 27
・DESERT 28
・MOUNTAIN 44
・SNOWY 72
・RIVIERA 88
開発スタッフ座談会 102
セガラリー2を
より楽しむための用語集 108
読者プレゼント 111

知っておきたい WRC事情

セガラリー2のさまざまな設定は実際のWRCにおけるデータに基づいている。ここでは，本物のラリーについて説明しておこう。

◘意外に身近なラリー

World Rally Championship，いわゆるWRCは日本での認知度は今ひとつのようだ。それは判りにくい勝敗の判定，多彩なクラス別け，イベント性やエンタテインメント性に欠けるレース展開などが原因かもしれない。また，現在は実際のWRCを見るには販売されているビデオを購入するしか方法がなく，ラリーの情報を扱った雑誌の数が少ないというのも一因だろう。

しかし，ラリーで目にする車は誰もが購入することのできる市販車がベースとなっており，

それなりのハイテクで固められているとはいえ，F1やGTカーのような極端な仕様ではない。誰もが手に入れられるパーツで，実際にラリーを走っているものと同じ車を誰もが組み上げられるのだ。それこそ売っている車に最低限のロールバーなどの安全部品を組み込めば，それだけでラリーカーのでき上がりなのである。また，グループAと呼ばれるカテゴリーでは外観をベース車両から大幅に変更することは許されていない。これを逆手にとって，愛車をカラーリングしてラリーカーの雰囲気を楽しむ人達も増えている。少ない情報などとは裏腹に，蓋を開けてみれば，実はラリーは非常に身近なレースなのである。

▶巷ではちょっとしたラリーブームが起きている

昨今のドリフトブームがラリーへの興味のきっかけになっているのか，最近になってラリーの情報を追う人も増加傾向にあるようだ。またここ5年間，WRCで日本勢の成績もめざましく，こういった面もラリーへ興味を引きつける要因であろう。WRCに参加する自動車メーカーも盛んにラリーの情報を流しており，インターネットなどで開催中の競技結果もほぼリアルタイムに知ることができる。

また，前作のセガラリーがきっかけになり，ラリーに興味を持った人もかなり見受けられるようだ。さらにサターン版セガラリーに登場したストラトスが，いま密かにブームを呼んでもいる。相次ぐプラモデルやミニカーの発売ラッシュもそれを如実に現している。

いずれにせよ，ラリーに興味を持ち，様々な形でラリーに近づこうとしている人達が増えてきていることは非常に喜ばしいことだ。

▶過酷なラリー実際のその内容

WRCで走行するコースは基本的に一般の公道であり，気象や環境により条件はリアルタイムに変化していく。WRCの中で最も過酷なサファリでは，今まで硬くしまったグラベルが突然の豪雨で10分後には泥沼と化すことも珍しくない。雨が降ったからといって，あるいは路面の状態が今までと異なるからといって中止や中断などということはない。天候を読み，変化に備え，そして最後は天に祈る，というわけだ。

1998年現在，WRCには14ラウンドが設定されている。ちなみに日本で有名なパリ・グラナダ・ダカール・ラリーはWRCとは関係ない。こういったラリーはラリーレイド，日本ではアドベンチャーラリーと呼ばれ，独自のレギュレーションとルールで道無き道を使用して開催される。逆にWRCはFIAが規定したルールに則り，そのルール内で14ラウンドをこなし，最終ポイント数で年間タイトルを決める。マニファクチャラーとしてワークス参加するためには全14ラウンドにエントリーする必要がある。が，それ以外のエントリー方法では1ラウンドだけのスポット参加も認められているので，こういった意味でも非常に間口の広いレースである。

▶メーカーワークスの熾烈な戦い

現在のところ，走行する車はグループA，グループNのカテゴリーに別けられる。グルー

写真提供：ラリーアート（左），トヨタ自動車（上）

プAにはグループA，WRCar，キットカー等のレギュレーションがあり，これらの車種，排気量などに応じていくつかのクラス別けが設定されている。ちなみに98年現在，グループAで走行しているメーカーワークスは三菱のみで，スバル，トヨタ，フォードは皆WRCarで参戦している。プライベーターはノーマル車に基本的な安全装備を加えただけのグループNや，比較的ローコストで運用できるキットカー，あるいは前年度のワークスマシンの払い下げや提供をうけての参戦がほとんどとなっている。

また，現在のWRCではバックアップとなるサービス体勢も厳密に規定されており，賛否両論はあるが，サービスチームによるサービスの回数規制，サービスカーの台数などがレギュレーションごとに定められている。これはワークスとプライベーターの格差を，少しでも減らそうとして考えられたものだ。それゆえ，天下のワークスチームのエースドライバーが自らタイヤ交換をし，サービスチームが背後でそれを眺めているという場面さえ見ることができる。

しかしながら，それでもやはりワークスチームのサービス隊は100人規模で，巨大なトレーラーで移動をする。かたや，プライベーターとなると，バックアップはワゴン車1台にサービス員1名というのも珍しくはなく，場合によっては実走する車にスペアタイヤと工具を積んだだけ，という場合もある。しかしそれでも過去に，プライベーターでエントリーしていたアリ・バタネンがワークスを退けてドライバーズチャンピオンに輝いた事実もある。

現在，マニファクチャラーで参戦しているチームはトヨタ，三菱，スバル，フォードの4チームである。プジョーやフォルクスワーゲン，セアト，ルノーといったワークスは全ラウンドに参戦していないため，マニファクチャラーズポイントのカウントは無く，メイクスポイントのみだ。ランチアワークスがWRCから身を引いた現在，ここ数年の間は日本勢(富士重工、三菱)の天下であった。が，ここへきてフォードが力を付け，さらにトヨタがWRCに完全復帰したため，98年のWRCはまさに混戦模様だ。

❑知ってみれば実は簡単 WRCの各種ルール

WRCの各ラウンドは3～5日にわたって開催される。開催前にはプラクティス，あるいはレッキと呼ばれる練習試験走行があり，ドライバーが大まかなコースを把握していくと同時に，コ・ドライバーの手でペースノートと呼ばれるコースの状態を記録したノートが作成される（サファリのみレッキノートと呼ばれる）。このペースノートがあって，初めてドライバーは安心して全開走行が可能となるのである。

本番のレースでは1日（2日の場合もある）の行程をLEG（レグ）と呼び，各LEGは複数のSS（スペシャル・ステージ）で構成されている。そしてこのSSとSSの間の移動区間をTC（タイム・コントロール）と呼んでいる。

SSは基本的に最速タイムを競うもので，オーダー（規定時間）をオーバーすると失格となる。SSは一般車両の進入が規制され，各車は全開走行に入り，派手なジャンプやコーナーリング，あるいはクラッシュの連続となる。

これとは逆にTCでは一般公

写真提供：富士重工（上）、小林直樹（左）

道の交通法規を守りつつ、オーダー以上、オーダー+30分以内の間に到着すればOKとなっており、タイム計測は行われない。しかし、オーダーを守れないとその時間ごとにペナルティが課せられるので、早過ぎても遅すぎてもいけないのである。

2日目以降のスタートは前日の順位が高い車から2~3分間隔で1台ごとにスタートしていく。最終的な勝敗は全SSのトータルタイムにペナルティタイムを足したもので決定され、その順位に応じてポイントが与えられる。

それほど非現実的ではないセガラリーでのプレイ

ここまで説明すればもうお解りだろう。セガラリー2(SR2)は言うなればWRCでも、その内のSSを模したレーシングゲームなのである。

SSでは前日の成績によるスタート順位、ステージの得手不得手、調子の出ていない車などが混在して走行するため、速いドライバーが遅い車をブチ抜いて行くことも珍しくはない。場合によっては抜きつ抜かれつのデッドヒートが見られることもある。

勝敗の分かれ目はマシントラブルや自然の悪魔、一瞬のミスによるクラッシュなどがキモで、それさえなければトップクラスのタイム差は驚くほど小さい。SSは短いものでは数分となっているため、勝負を決めるのは正確なライン取り、素早くなおかつ路面に応じた柔軟なコントロール、そしてコ・ドライバーの的確な指示（言い換えれば、いかにコースを正確に把握しているか）である。つまりSR2においても、速く走るための基本は実際のWRCとまったく同じなのである。

こういったリアリティを体験できるチャンスは一生の内にもそう多くはないはずだ。せひともSR2にチャレンジし、そしてラリーに興味を持ったなら実際のラリーの情報を追うなり、実際に参加するなりして楽しんでもらいたい。

しかし、その前にまず、このSR2を攻略しようじゃないか。

SEGA RALLY2 CHAMPIONSHIP
SYSTEM GUIDE

前作からあらゆる面で進化したSR2。その魅力は随所に施されたパワーアップや単純な見た目の違いだけで語ることはできない。

SEGA RALLYの正常進化形

SR2は見た目にも内部的にも前作から大きく進化している。まず異なるのはその心臓部となる基板がスカッドレースやバーチャファイター3等と同様のMODEL3ととなったことだ。その驚異的なグラフィックと処理能力はSR2でも余すことなく引き出されている。流麗なボディの曲線とそこへの映り込みや、背後へ流れ去る背景グラフィックなどはレースを忘れて眺め入ってしまうほどである。そして今回、直接的には走りと関係ないが、コースサイドのギャラリーまでもラリーに参加しているのである。

前作の2車種から今回は6＋2車種へと増え、その全ての車が異なる特性を持っている。各車種ごとの膨大なデータを見事なまでに再現する能力はMODEL3ならではだろう。

次に操作系だ。SEGA Touringcar Cahmpionshipでも絶妙だった「グリップを感じる」ことができるハンドルのフィードバックは健在で、路面の変化を画面ではなく、ハンドルから直に感じることができる。しかし、その分ハンドル操作にはある程度の腕力が必要だ。これからタイムアタックに望もうと考えているなら、今のうちに腕力を鍛えておいた方がいいだろう。

そして操作系で最も異なるのはサイドブレーキの存在である。低速からのドリフトや荷重移動のきっかけなど、このサイドブレーキを的確に操作できるかが今回のSR2の攻略ポイントの1つでもある。

シフトレバーは前作同様、H型の4段だ。これはシーケンシャルシフトと異なり、的確なシフト操作が要求される。ただし、実際のWRCを走る車のほとんどはシーケンシャルを採用しているのだが……。

セガラリー2デラックス筐体：幅1315mm、奥行き2845mm、高さ2297mm。ちなみに重量は500kgを超え、まさに大型筐体といえるスケールとなっている。

2つのアーケード筐体

現在、街にはデラックス筐体とツイン筐体がある。基本的な違いは筐体が動くか動かないかということと、操作系の微妙な位置関係だろう。

デラックス筐体は見た目とは裏腹に激しい動きはそれほどしない。加速時や、ジャンプ直後やブレーキ中などにシートが前後へ傾く程度である。しかし、こういった大きめな動きよりも、非常に楽しめるのが路面の違いによる細かな振動である。ターマックではざらついた振動が、凍結路面では氷を削るタイヤのスパイクの振動が腰に伝わってくる。この振動の違いから路面状態を知ることが可能だ。

ツイン筐体にはデラックス筐体のようなギミックは残念ながら無いが、最大4人までの対戦プレイが行えるという大きな楽しみがある。対戦では順位の低いプレイヤーに速度の補正がかかり、ある程度技量に差があっても、なかなか熱いデッドヒートを楽しむことができる。

特に4人で対戦する場合、最後尾を大きく離されて走るプレイヤーへの補正は凄まじく、逆にコントロール不能に陥ってしまうほどだ。タイムアタックにちょっと疲れた時には、ぜひとも対戦プレイを試していただきたい。

セガラリー2ツイン筐体：幅1632mm、奥行き1700mm、高さ2096mm。

トライブ前にコントロール系を確認

シフトレバー

シフトレバーは前作から引き継いだH型のマニュアル4段シフトだ。各シフトポイントに確実に叩き込まないと、ニュートラルポジションに入ってしまうことがあるので注意が必要だ。

ペダル

右のアクセルと左のブレーキと、特に特筆する点は無い。しかし、ブレーキの制動力は非常に強力で、へたに踏みつけると見る間に速度は落ちていく。あまり思いっ切り踏まないこと。

サイドブレーキ

一瞬の内に複数の動作を強いられることになるので、サイドブレーキの位置は体に憶えさせよう。ちなみにこれはアナログではなく、ブレーキがオンとオフの2つの状態しかない単なるスイッチだ。

SEGA RALLY 2 CHAMPIONSHIP

RACE ENTRY GUIDE

コイン投入～レースモードセレクト

まずはCHAMPIONSHIPで走り、苦手コースの練習はPRACTICEで。

コインの投入前にすることはシート位置の調整。SR2ではサイドブレーキがついているため、適切なシートポジションをとっていないと、素早い操作が行えないから気を使いたい。コイン投入後、ツイン筐体なら対戦者待ちの状態になる。これはスタートボタンでキャンセルできる。真っ先に現れるのはゲームモードの選択画面。全4ラウンドを勝ち抜き、最終的に1位を狙う「CHAMPIONSHIP」と4つのうちいずれかのコースを規定数数周する「PRACTICE」だ。苦手コースはPRACTICEで練習しよう。

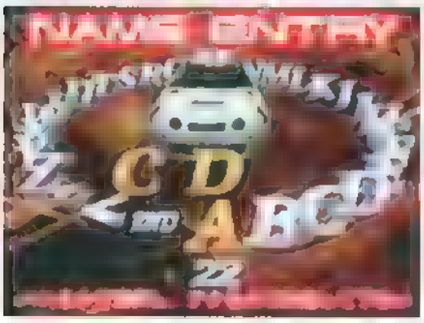
車種選択

ずらりと並んだ6台の車。特性で選ぶも格好で選ぶのもよし。

前作で活躍したあの2台が！やはり一度は試してみてもらいたい。

次はマイカーとシフトの選択だ。ハンドルの左右で選び、アクセルペダルで決定だ。4WD車はクイッキーな順にカローラ、エスコート、インプレッサ、ランサーとなる。グリップ重視なら306MAXI、ドリフトを楽しみたいならストラトスだろう。なお、セリカ、デルタは、ある条件(103ページ参照)が満たされたあと「サイドブレーキを引きながらVIEWチェンジボタンを押す」と画面表示が変わるので、そこで車種を選択すればよい。

ネームエントリー



ネームエントリーは今となってはオーソドックスなリングタイプ。

最後はネームエントリー。名前はアルファベットや数字など、合わせて3文字まで。ハンドルの左右で選択し、アクセルで決定だ。

最初のうちは名前無しでも構わないが、タイムに自信がついてきたらランキング表示でも解りやすいように、何か考えておくのがお勧めだ。また、対戦プレイでは他車の上にエントリーした名前が表示されるので、この場合はぜひとも名前の入力がお勧め。盛り上がることうけあいだ。

また、隠しコマンドというほどではないが、とある名前を入れるとそれが……。

ゲーム進行

スタート前のすべての選択や入力が終わったらいよいよレースのスタートだ。

ここではCHAMPIONSHIPモードの説明をしよう。このモードでは全4ラウンドを勝ち抜き、最終的に1位をゲットするのが目標だ。

1～3ラウンドまでの各コースは1周ずつで、最終ラウンドのRIVIERAだけが2周となる。1ラウンド目のスタート時から持っている残りタイムは、チェックポイントを通過することで加算され、各ラウンドのゴール時点で残っていたタイムが次のラウンドへ持ち越され加算される。つまり非常にオーソドックスなタイプだ。

実際のWRC同様、コース途中には遅い車が現れる。しかも非常に嫌な位置に現れてくれるのだ。これをかわしつつ自分のポジションを上げていくのだ。

ところで、最終的に1位となるためには3ラウンド目のSNOWYを5位以内で終了しなければならない。これ以下だといくら4ラウンド目で頑張っても1位にはなれないのである。そのかわり、3ラウンドを5位以内でゴールできていれば、それほど苦労をせずとも1位は取れるはずだ。

もしいつもプレイするアミューズメントセンターでの最速を狙うのなら、ちょっと便利な機能がある。ネームエントリーの後に、次の画面が出るまでの間VIEWボタンを押しっぱなしにするのである。すると画面に現れるナビゲーションアイコンが消え、タイム表示も小さくなり、画面周りがすっきりするはず。また同時に画面右下に、各チェックポイントにおけるトップとのタイム差が表示されるようになる。これはさしずめタイムアタックモードといったところなので、コースを把握したら試してみてもらいたい。

この他、VIEWボタンの代わりにSTARTボタンをおし続けるとBGMがかからなくなる。タイヤのスキール音やエンジン音に集中したいときはこれがお勧めだ。

通常のゲーム画面。コースを把握するまではこっちがお勧め。

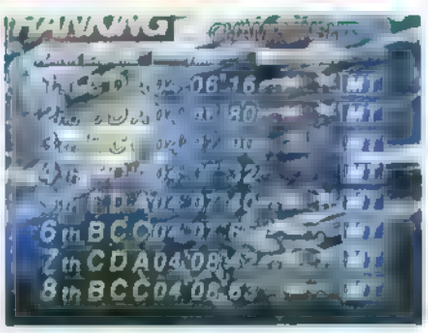
これがタイムアタックモードの画面だ。コンマ01秒を削り取れ！

タイムランクのチェック

積極的にタイムアタックをするためには、常に自分や他のドライバー達のタイムをチェックしておきたい。しかし、アドバタイズ画面にランキングが表示されるのを待っているのも馬鹿らしい。

そこで試しにアドバタイズ中にVIEWボタンを押してみよう。ボタンを押すごとにPRACTICEでの各コース、CHAMPIONSHIPでの車種別ランキングが順番に表示されるはずだ。

シートに座ったらまずこれでライバルたちの腕前をチェック。そして自分より速いドライバーがいたら、前述のタイムアタックモードで分析しながら走りを盗み取るのだ。こんな風にそれぞれの隠しコマンドを利用すれば、その場にライバルがいなくとも、お互いにスキルを高めあうことができるのである。



シートに座ったらランキングのチェックがタイムアタックの基本。

SEGA RALLY 2 ENTRY MACHINE

LANCIA STRATOS HF

SPEC

全長	3,710mm
全幅	1,866mm
車重	950kg
ホイールベース	2,180mm
駆動方式	MR
最大出力	280ps/7,600rpm
最大トルク	27.5kgm/6,000rpm

1974年のホモロゲーション取得と共にWRCへ本格参戦を行ったストラトスは、その年から3年連続のメイクスチャンピオンとなる。ストラトスといえば、誰もが思い浮かべるのはあのアリタリアカラーだが、このカラーリングは76年からである。後に親会社であるフィアットの意向で、売れない車よりは売れる車で走ることを決定したランチアは、ストラトスでのワークス参戦を早々に打ち切っており、このカラーリングは2年しか見られなかった。しかし、それでもあのアリタリアカラーの鮮烈なイメージは印象深く、いまだにカリスマ的輝きを見せている。

コンパクトリッターカー並みの全長にNSX並みの全幅、軽自動車よりも短いホイールベース、そして吹け上がりの良いフェラーリのDino 2.4リッターをミッドシップレイアウト。これらがストラトスの挙動を如実に語る要素となる。極端なオーバーステアをハンドリングだけで抑え込むことは不可能であり、微妙なアクセルによるラインワークを要求される。SR2においてはコーナーに対するドリフト中の絶対速度が、他車よりもいくぶんか速い。しかし、アングルの大きなドリフトは極端な速度低下を招き、さらに、わずかなドリフトでも加速が鈍るという欠点がある。この車を速く走らせるには、いかにドリフトアングルを小さく抑え、なおかつドリフトからの素早い立ち直りができるかどうかにかかっている。

SEGA RALLY 2 ENTRY MACHINE

MITSUBISHI LANCER Evolution V

SPEC

全長	4,330mm
全幅	1,690mm
車重	1,230kg
ホイールベース	2,510mm
駆動方式	4WD
最大出力	290ps/6,000rpm
最大トルク	50kgm/3,500rpm

各ワークスがWRCarに飛びつく中で、現在唯一のグループA参戦を行っているワークスが三菱である。

初代が登場した1973年以来、国内外のレースでランサーは暴れまくっていた。その後VR4が登場し、いよいよ三菱が勝ちを狙い出してきた気配が漂う。

そしてWRC参戦を目的に1992年に登場したランサーGSRエボリューションでは貪欲なまでに勝ちを意識していることが感じられた。

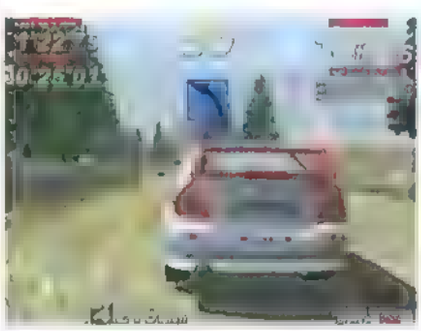
いよいよ今年1998年、熟成を重ねたランサーはエボリューションVとなってWRCに登場する。

基本的な部分はエボリューションIVから大きな変更は無いが、エンジンの改良とワイドトレッド化により、スタビリティを向上させている。このエボリューションVはラウンド5のカタルニアから登場する予定だ。

4ドアセダンながら、ボディは非常にコンパクトである。比較的長いホイールベースと、アクティブ・ヨー・コントロールシステムの恩恵で安定性も高い。

ハンドルに対する応答性に若干のタイムラグがあるものの、ラフなハンドリングに対する許容度は高く、コーナーへの鋭い切れ込みが無い分、極限状態でも非常に安定感があり、グラベルやスノーコンディションにも強い。

タイトなコーナーが続くステージでは少々キツイが、乗りこなせばオールラウンドで攻め込める車でもある。



SEGA RALLY 2 ENTRY MACHINE

SUBARU IMPREZA WRC'97

SPEC

全長	4,340mm
全幅	1,770mm
車重	1,230kg
ホイールベース	2,520mm
駆動方式	4WD
最大出力	300ps/5,500rpm
最大トルク	48kgm/4,000rpm

3年連続のマニファクチャラーズチャンピオン獲得に盛り上がるスバル(富士重工)だが、1998年のスタートはタイヤチョイスのミスなどが続き、現在のところ他チームに大きく水を開けられている。ただし、前年などでも似たような状況から始まり、中盤以降のラウンドで大きくポイントを稼いでのタイトル獲得だったので、今シーズンも期待は大きい。また1998年後半戦では、今まで頑なに採用を行っていなかったシーケンシャルシフトを装備するとも発表されているので、後半戦の動向にはさらに目が離せない状況だ。

インプレッサと言えばあの、青いボディに黄色で555のカラーリングだろう。これはタバコのメーカーブランドなのだが、近年F1と同様にレースにおけるタバコの広告を禁止する開催国が増えてきたためモンテカルロ、フランスといったラウンドでは一時的にこのカラーリングは変更されている。SR2に登場するインプレッサは、この別カラーリングバージョンである。

トルクフルでパワーバンドの広いエンジンは非常に強力な戦力となっている。ハンドリングは比較的穏やかだが、ランサーほどではない。ハンドルを切った直後はやや応答性が悪いが、その後、INに向かって切れ込み始める、という特性を持つ。どちらかといえばバランス的にも均整のとれたものだ。癖の無い特性はあらゆる面で攻め込んでも、比較的破綻が少ないということだ。

SEGA RALLY 2 ENTRY MACHINE

FORD ESCORT WRC

SPEC

全長	4,211mm
全幅	1,770mm
車重	1,230kg
ホイールベース	2,550mm
駆動方式	4WD
最大出力	300ps/6,250rpm
最大トルク	40kgm/5,000rpm

フォードのWRC参戦の歴史は長い。しかしながら、ドライバーは比較的好調に関わらず、マニファクチャラーズタイトルの獲得は意外に少ない。それは常に強力なライバルにギリギリのところで抑え込まれた不運が主な理由だ。

1993年にデルタ・キラーとして参戦したエスコートRS（現在はエスコートWRC）は、1979年のワールドチャンピオンマシンの名に恥じず、5勝をあげて通年2位へと食い込んだ。しかし、翌年からはセリカ、さらにはインプレッサが力をつけ、近年のタイトル獲得には至っていない。

しかし、今年にWRCarレギュレーションに合わせてデザインとカラーリングが一新され、フォードの新しい戦いが始まった。

4ラウンドが終わった時点でトップへわずか3ポイント差の3位。ドライバーではカンクネンが2位と好調だ。

一見するとコンパクトだが、実際にはインプレッサやランサー並みのボディサイズを持っている。どうしても見た目からクイッキーなハンドリングを想像しがちだが、実際は余裕のあるホイールベースと4WD化のために比較的穏やかな挙動をとる。

SR2に登場する4WD車の中ではハンドリングは中間より、ややクイッキーな位置づけであり、比較的扱いやすいものになっている。

4WD車を使おうと考えているプレイヤーの場合、まずはこのエスコートに乗って試してみるのがいいだろう。

SEGA RALLY 2 ENTRY MACHINE

TOYOTA COROLLA WRC

SPEC

全長	4,100mm
全幅	1,700mm
車重	1,230kg
ホイールベース	2,488mm
駆動方式	4WD
最大出力	299ps/5,700rpm
最大トルク	52kgm/4,000rpm

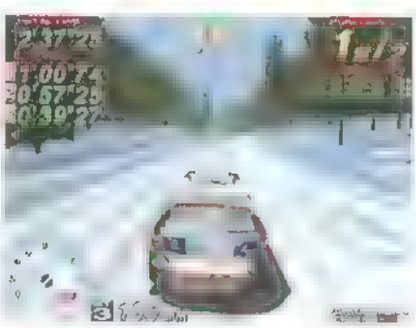
1995年以来、プライベーターやトヨタ以外のワークスがセリカで参戦するのみでトヨタワークスはこの2年間、正式な形ではWRCに現れなかった。しかし、かつての覇者は惰眠を貪っていたわけではない。

1998年、トヨタワークスが満を持してWRCに送り出したのがカローラWRCである。その実力はまだ開発途上にありながら、デビュー戦であるモンテカルロでいきなり優勝したことからもうかがえるだろう。1997年中、トヨタワークスは試験的なWRCでの走行で熟成を重ね、初陣へ向け万全の体勢でのぞんでの結果だ。

現在、WRC4ラウンドが終了した時点でマニファクチャラーズランキングでトップ、ドライバーズランキングではサインツがだんとつのトップとなっている。

特性はショートホイールベースゆえに、4WDにも関わらずクイッキーなものになっている。コンパクトでライトウェイトなボディは理想的な前後重量バランスを確保できている。これにより、クイッキーにも関わらずハンドリングに忠実で、ドライバーも挙動をつかみやすい。

4WD車全般にも言えることだが、基本的にあらゆる面で踏み込んで行けるタイプの車であり、さらに小さなミスならハンドリングでカバーできる余裕を持った車だ。しかしながらラフなハンドリングは直ちにミスにつながる危険もはらんでいる。



SEGA RALLY 2 ENTRY MACHINE

PEUGEOT 306 MAXI

SPEC

全長	3,995mm
全幅	1,835mm
車重	960kg
ホイールベース	2,600mm
駆動方式	FF
最大出力	275ps/9,200rpm
最大トルク	25kgm/6,500rpm

プジョー306MAXIはキットカーと呼ばれ、駆動系やエンジン周りの最低限のレギュレーションさえクリアすれば、基本的に何でもあり、という仕様だ。そしてF2クラスを大暴れしているのがこのプジョー306MAXIなのである。

FFながら軽量でコンパクトなボディにハイパワーなエンジンを搭載し、特にターマックにおいてはグループAやWRCarを脅かす存在である。今年も現在のところメイクスとして2位以下のセアト・イビザ、ルノーを大きく引き離してのトップにあり、現在、F2クラスではこのプジョー306に食らいついていくのは難しい状態だ。

また、早ければ98年末より、プジョーもWRCarへと移行することを発表しており、ますますグループAは乱戦域となるだろう。

FFということもあって、アンダーステア傾向にあるのは否めない。しかし、ドリフトさせずにグリップ走行を心がけ、レースの基本ともいえるOUT-IN-OUTのライン取りを徹底して行えば、確実にハイレベルなラップを期待できる車だ。

ライン取りもFF独特のアクセル操作によるタックインを使いこなせばコーナーへの切れ込みも驚くほど鋭い。これは同時にコーナーリング中のミスに対するリカバリーも行いやすいという意味でもある。

実際のWRCでも1ランク上の車を脅かす存在であり、それはSR2でも同様なようだ。

TOYOTA CELICA GT-FOUR

SPEC

全長	4,420mm
全幅	1,750mm
車重	1,380kg
ホイールベース	2,535mm
駆動方式	4WD
最大出力	255ps/6,000rpm
最大トルク	31kgm/4,000rpm

（各データは市販車仕様）

1995年、トヨタワークスがこのセリカGT-Fourでのレギュレーション違反で、ポイント剥奪などのペナルティを受けたのは記憶に新しい。そのため、このGT-Fourは知名度とは逆にWRCへのワークス参戦経験は少ない。

重量のかなりあるボディ、全長も長く、そのためのロングホイールベースと、現在のWRCarと比較すれば不利な点も多い。しかし、その大柄なボディゆえ、余裕のあるエンジンルームにはビッグパワー＆トルクフルなエンジンが収まる。

実際のステージでも余裕のあるエンジンルームのため、メンテナンス性も比較的良好であり、現在のコンパクト化が進むWRCにおいても信頼性は水準以上である。後はドライバーの腕次第となるわけだが、大柄なボディを振り回せるぐらいの豪快なドライビングが望ましい。

SR2においてもこの特性を引き継いでいる。ロングホイールベースゆえ、コーナーへの切れ込みの鋭さは薄いものの、クリップ通過後の安定性とドリフト中にも減速がほとんどなく、その後の加速などはまさにパワフル。トータルな特性は初期アンダーが強い。ハンドルを切って、かなり時間をあけてから急に曲がりだすといったイメージだ。応答性はランサーとインプレッサの中間ぐらいといったところだ。

前作からのファンならば、ぜひ乗ってみたい車の1つだろう。

LANCIA DELTA HF

SPEC

全長	3,900mm
全幅	1,770mm
車重	1,340kg
ホイールベース	2,480mm
駆動方式	4WD
最大出力	215bhp/5,750rpm
最大トルク	32kgm/2,500rpm

（各データは市販車仕様）

4年連続マニファクチャラーズチャンピオンに輝いたデルタは、その戦闘的な外見の通りに強力なマシンだ。ストラトス、037ラリー、そしてデルタと、ランチアのマシンは常にラリーを意識した設計が施されていた。素性の良いマシンに強力なワークス体制はシナリオ通りだったと言える。また、037ラリーから始まるグループBのパワー競争に終止符をうったのもランチアであった。パワー競争は危険なマシンをステージに送り出し、悲惨な事故を招いたのである。こういった意味でもメーカーとしてのランチア、そしてこの圧倒的な強さを誇ったデルタという存在は、常にWRCの歴史のページをめくり続けてきたのである。

現在、ランチアはメーカーワークスとして参加は行っていない。いつの日にかWRCのステージで暴れる姿を再び見られるように切に願う。

その圧倒的な強さを誇ったデルタは、前後のオーバーハングを抑え、車体の四隅で踏ん張るようなワイドトレッドはある意味ストラトスの設計思想に通じるものがある。剛性の高いボディは足周りを引き締め、コーナーでの踏んばりは特筆に値する。しかしながらショートホイールベースゆえ、ハンドリングも比較的クイッキーな部類にはいる。SR2での特性はカローラよりもやや穏やかで、フォードよりもクイッキーといった位置づけだ。セリカ同様、前作からのファンはデルタのハンドルを握りたくなることだろう。

駆動方式別 コーナリングと車体挙動

今回のSR2では前作と異なり、登場する車種が全て異なる特性を持っている。これらを大きく別けると4WD、MR、FFの3タイプとなる。

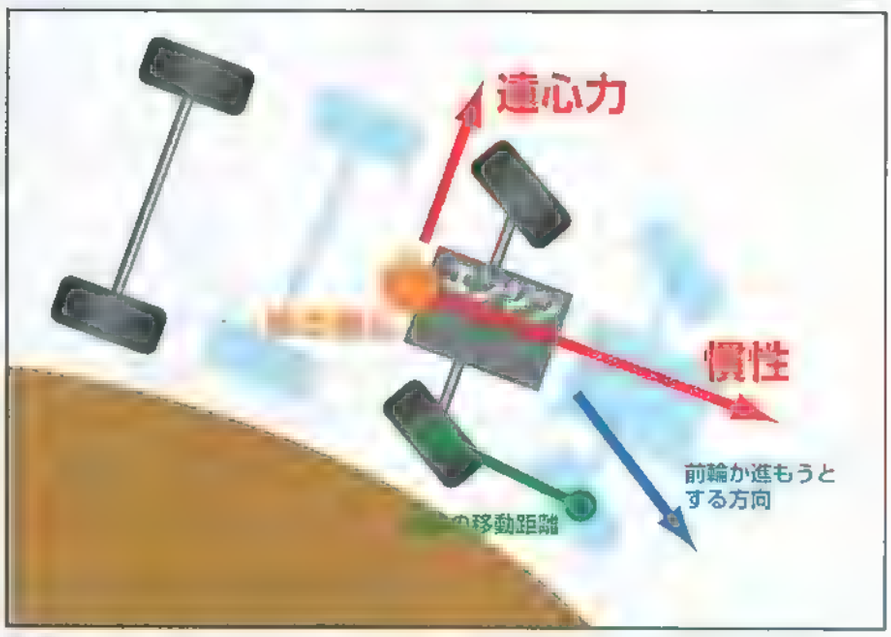
前後の4輪が駆動する4WD、後方にエンジンを積み後の2輪だけを駆動するMR、そしてフロントにエンジンを積み前輪だけを駆動するFFと、その駆動方式の簡単な内容を聞いただけで、すでに車が別な動きをしそうだ、という気がしないだろうか？

サターン版のセガラリーをプレイした方なら、ストラトスの全く異なる挙動に手間取った経験があることと思う。しかし、SR2のストラトスにはあのサターン版のストラトスのような極端な挙動はない。確かに駆動方式の違いで各車種のとる挙動は大きく異なってくるが、絶妙なバランス取りにより、各車とも戦力的に大きな差はないのである。また、コースによっても得手不得手があり、これらも戦力バランスに関与してくる。だから純粋にこの車が好きだから、という理由で選んだ車であってもトップは十分に狙えるのである。

だがしかし、その前に自分が選んだ車がどんな特性を持っているかは、やはり把握しておく必要がある。

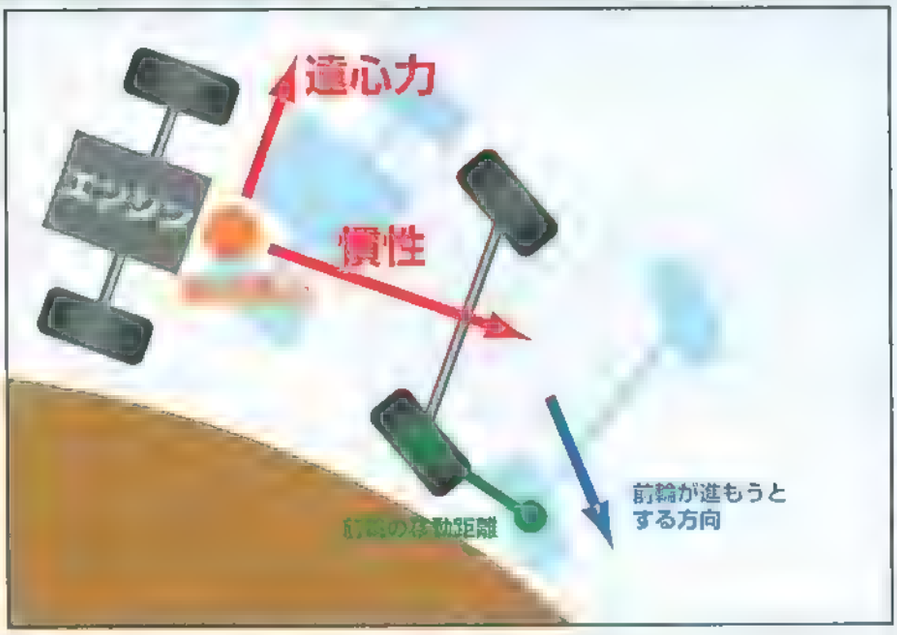
ここではまず、それぞれの駆動方式がどういった特性を持つか、どういう走りが速いのか、ということを予習しておこう。

FF フロントエンジンフロントドライブ



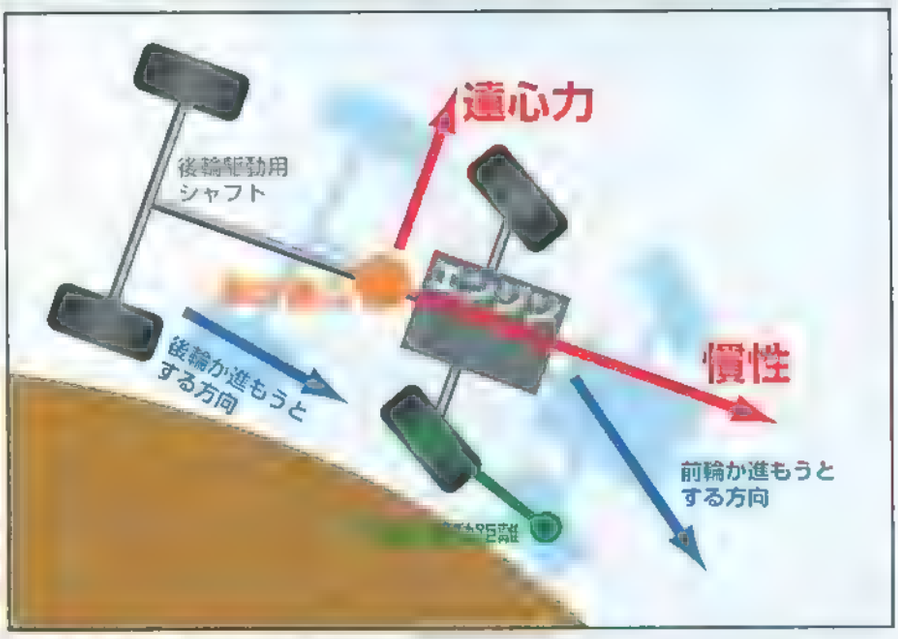
FFの場合、コーナーリングの際にアクセルを踏み込むと前方でタイヤが車体を引っ張ろうとする力が働く。すなわち曲がろうとする力と同時に、真っ直ぐ進もうとする力が働く。これがアンダーステアだ。これを回避するためにはアクセルを戻し、軽いブレーキング状態を作って重心を前方にずらし、前輪に十分な荷重を与えてグリップさせる、いわゆるタック・インを使用する。曲がりきれるかどうかという微妙な状態から、スッとアクセルを戻してやると、FF車は一気にコーナーのインに向かって切れ込んでいくだろう。なお、FF車は基本的にドリフトしないので、グリップ走行を心がける必要がある。

MR ミッドシップエンジンリアドライブ



MRでは重心が後方寄りとなり、遠心力に対して非常にシビアな反応をみせる。コーナーリング中にラフなアクセル操作をすると、すぐにグリップを失い、一気にテールスライドを始める。いわゆるオーバーステアというやつだ。これを回避するにはドリフト走行、つまりカウンターステアを使用する必要がある。また、加速を得るためには後輪が確実にグリップしている必要があり、わずかでもドリフト状態にあると、後輪は無駄な空転をし、極端に加速が鈍る結果となる。このため、ドライバーは非常にナーバスなドライビングが要求される。しかしこれは逆に走らせて楽しい車ということでもある。

4WD 4ホイールドライブ



加速時には後輪が、減速時には前輪が効率よくパワーを路面に伝え、コーナーにおいても前輪がインに向けて引っ張り、後輪がさらに加速を促進するという、非常にアクティブな駆動方式が4WDだ。タイトなコーナーでもカウンターはほとんどあてず、コーナーの最終段階で姿勢を安定させるために使用する程度となる。ドリフト中も大きな減速はなく、場合によっては加速も可能だ。4WDをドライブする基本は素早いハンドルワークと、いかに車体を振り回せるかに限る。場合によっては一度コーナーのアウトに膨らみ、そこからインに向けて一気に切り込むといった操作も必要となる。

ラリーカードライビングテクニック

パーシャル

ハーフアクセルなどともいう。つまりはアクセルを全開にしていない状態のことだ。スリッピーなコーナー中にアクセルをいきなり全開にすると、FF車ではアンダーステアが、MRやFR車ではオーバーステアが発生する。これを抑えるためにアクセルを途中まで踏み込んだ状態をパーシャルという。

ただし、パワーバンドが狭く、高回転型のエンジンではこの後の加速が鈍るというデメリットもある。SR2においてパーシャルを多用することになるのはFF車のプジョーだろう。

アンダーステア

アンダーが出る、などと表現することもある。これはつまり、コーナーに対して思ったようなラインが取れず、コーナーの外側にラインが膨らんでいってしまうことだ。

このアンダーステアはFF車の宿命だ。アクセルを踏み込んだ状態でコーナーを抜けている場合、多かれ少なかれ車は加速しようといている。すると車の荷重はリアに移り、前輪に対する荷重が抜けることになる。これは前輪のグリップ力が落ちるということだ。また、これと同時にFF車は前輪が後方にある重いボディを引っ張るようにして走るため、コーナー中ではこれがコーナーの内側ではなく、車体の前方、つまりコーナーの外側へ向かおうとする力として作用する。これを打ち消すためにはタックインを使用することになる。このタイプのアンダーステアは4WD車でも若干現れる。

FF車のアンダーステアとは別に全駆動方式に共通なアンダーもある。オーバースピードでコーナーに進入すると、前輪が曲がろうとする力が、車の慣性に負けて、いくらハンドルを切っても曲がって行ってくれないという状態だ。これは後輪駆動車が特に陥りやすい。

写真提供：トヨタ自動車

オーバーステア

オーバーステアとはコーナー中に思っていたラインよりも内側にどんどん切れ込んでいく状態。

これは実際には前輪が曲がり過ぎているわけではなく、ほとんどの場合はリアが軽く流れているためにそう感じられるのである。これはストラトスのような後輪駆動車に起

こりやすい。このオーバーステアをうまく利用してやれば、普通では曲がりきれないようなコーナーをクリアすることもできる。これを極端にしたのがドリフトだ。ただし、このオーバーステアは危険と紙一重で、一歩間違えれば車はスピンしてしまう。幸いSR2ではスピンは起きにくいようになっているから安心ではある。

タックイン

主にFF車がアンダーステアを打ち消すために使用する技術だ。これはコーナーリング時にアクセルを戻してやることで、荷重が抜け、アンダーを出している前輪に再び荷重をのせてやることで内側に曲がろうとする力を復活させてやるのである。アクセルの戻し加減によりコーナーへの切れ込み具合は変わってくる。4WD車でもこれに近い現象が利用できる。

MR車の場合はこれとは少々違う。アクセルを踏み込むとオーバーが出るのと同様、アクセルを急に戻してもMR車の場合はオーバーがでることがある。アクセルを急に戻してやるということは、後輪だけにブレーキをかけた状態、つまりサイドブレーキを引いた状態に近く、荷重も前方に移動するために後輪がグリップを失って流れ出すのである。

インベタ

コーナーのインにベッタリと張りついて曲がる状態のことだ。4WD車はその4輪ともが駆動を行っているがゆえに、加速性能が非常によい。また、前輪が駆動してコーナーの内側に向かう力を発生し、後輪が加速を促すという働きがある。そのため、小さな曲線でコーナーを曲がっていっても、さほど速度を失わずに曲がりきることができるのである。つまりコーナーの内側に張りついて曲がれば、多少速度を失っても最短距離を走行できる。そしてコーナーからの脱出にはその加速力を利用して失った速度をすぐに取り戻せるわけだ。

写真提供：トヨタ自動車

壁ターン

壁ターンについては93ページのコラムを参照して欲しい。要は外壁を使ってのコーナーリング技はSR2では使えないってことだ。

しかし、内側の壁はちょっと別だ。最終的に最速を目指すならどこにもぶつからずに走るのが最も速いが、そこまでいかない段階では「どうせぶつかるなら内側の壁」というつもりで走り込もう。

話が多少それるがスキーでは前方に転ぶほうが上達が早いなどと言われる。正否のほどは定かではないが、スキーは体を前に倒し込むのが基本なので、あながち嘘だと否定もできない。つまり前に倒れるぐらいにしろ、ということなのだろう。

SR2では操作が遅れたり、ハンドルが切り足りなくて外側に膨らむよりは、最短を狙いすぎて内側にぶつかったほうがよい。しかも内側への多少の衝突はそれほどダメージが多くない、という現象もある。だから果敢に攻め込んでもらいたいのである。

フェイントモーション

フェイント、あるいは逆ドリフトなどとも呼ばれる。

急なコーナーの手前で、かなりスピードがのっている時、短い時間でそのコーナーに対するアングルを決めることは難しい。通常ならばコーナーへの進入前に減速を行うことになる。

写真提供：小林直樹

だが、コーナーへ進入する前にいったんコーナーの外側にハンドルを切り、コーナーの進入開始と同時に思いっ切りハンドルを内側に切りこんでブレーキを踏んでやると、ものすごい早さで車体が回転を始める。オーバースピードによる外側への移動はテールを外に向けていることで相殺されることになる。そしてコーナー出口の直線が見えたときには既に車体は真っ直ぐそちらを向いているはずだ。

よく交差点などで、広い道から狭い道に曲がるとき、いったん右に膨らんでから左に曲がっていく車を見かけるだろう。少々これとは意味合いが異なるが、イメージ的にはこれに近いものがある。

テールスライド

状況によるが車体の後部がカーブの外側に流れることを総じてテールスライドと呼んでいる。ただし、ドリフトまではいかない、緩やかなものである。

これが起きる状況はまず、コーナーリング時に車体が遠心力に負けて、リアタイヤがズルズルとコーナーの外へ流れていく場合だ。次にコーナーリング中にアクセルを強く踏みすぎ、タイヤが軽いホイールスピンの状態になり、リアが流れるという場合もある。前者の場合、その滑り始めたギリギリのところをキープしてやれば、それは車の限界近くの力を引き出していることになる。後者の場合はラフなアクセル操作などによる場合が多いので、これはなるべく避ける。このテールスライドはストラトスのような後輪駆動車ではどうしても避けられない現象だ。

ドリフト

本来ならドリフトは遅いとよく言われている。しかし、状態の悪い路面を常人には想像もつかない速度で走り抜けるラリーでは話が別だ。

グラベルを200km/hオーバーで走行していれば、ちょっとハンドルを切っただけで車体が流れるのは当たり前だ。同じ状況でグリップして走行しようと思ったら、それこそノロノロと感じるぐらいの速度で走らなければならないだろう。

ドリフトはコーナー手前の直線などでブレーキを踏み、コーナーに差しかかる前から車体を旋回させておくブレーキング・ドリフトと、コーナー中にアクセルを踏み込んでテールを流すパワードリフトがある。

パワードリフトは当然の事ながらコーナーに進入してから開始するので、コーナーへの進入速度も高くない。逆にブレーキング・ドリフトではコーナーの前から車体を流し、コーナーの後半ではドリフトを終了させて加速に移るので、最終的にかなりの速度でコーナーを脱出できる。

ちなみにFF車はドリフトは基本的に使わない。ドリフトを維持するためにはテールのスライドを利用しなければならず、このスライドは後輪の駆動力で発生させるからだ。FF車ではテールのスライドを発生させるためにはサイドブレーキや急激なタックインを使う必要がある。

グリップ走法

FF車の場合はドリフトに必要な後輪の駆動力がない。そのために自ずとその走りはグリップ重視になる。

ターマックが主体のラリーでは、全ての車が全コーナーをドリフトで曲がるわけではない。ドリフトで滑らせるよりも、確実にグリップして走った方が、パワーのロス無く走れるのである。

ターマックラリーでプジョーが大暴れしているのは、全行程をグリップを主体に走行しているからだ。

カウンターステア

カウンター、逆ハンなどと呼ぶこともある。ドリフトやスライド状態にある車体を立て直すためには、外側への遠心力を打ち消してやればよい。つまり、その遠心力に素直に従って、車体を外側に平行移動させてやればよいのだ。そのためにはハンドルをコーナーの外側に向けて切ってやればいい。これがカウンターステアだ。

写真提供：小林直樹

実際にはかなり微妙で、状況に応じた素早い操作が必要だ。頭で考えて操作する余裕はないので、操作自体は無意識に行えるよう体に憶えさせるしかない。

4WD車とFF車の場合、このカウンター操作は状況によってはかなり危険だ。両車種とも前輪が駆動しているため、強い遠心力がかかっている状態でカウンターを多めに当てると、車のノーズはここぞとばかりに外側に向けて素っ飛んでいくのである。そのかわり、これがために4WD車はドリフトからの回復を素早く行うことが可能だ。

直線ドリフト

略して「直ドリ」などと呼ばれる。コーナーのかなり手前の直線から内側に車体を向けておくことで、コーナーへの進入体勢を予め作っておくのである。

また、2つの同じ方向へのコーナーが連続し、その間にある直線が中途半端な場合、MR車や4WD車はこの中間の直線を、ドリフトを維持したまま直線的に抜けることになる。これは車体を立て直す間も無いが、思い切り流しっぱなしにするには長すぎるような直線の場合に使用する。厳密には直線ドリフトではないが、このタイプの直線ドリフトを使用するポイントはSR2には何カ所かある。

左足ブレーキ

右足をアクセルに置いたまま、左足でブレーキを踏むテクニックである。WRCに参戦しているワークスマシンの多くがシーケンシャル・シフトなどを採用している。そのためにクラッチを使用しなくともシフトチェンジが行えるのである。そこで本来ならヒール＆トウを使用する状況で、暇を持て余している左足でブレーキを踏むのである。

サイドブレーキ

サイドブレーキを用いてのドリフトは、一般的にはドリフト初心者のテクニックと見られがちだ。しかし、ラリーステージにおいては最速のためのテクニックである。ヘアピンなどのタイトなコーナーで、急激な旋回を行うにはこれが必要なのだ。サイドブレーキは後輪のみに制動がかかるため、強制的に後輪をタイヤロックに近い状態へ持っていく。これによりテールスライドを無理やり起こすのである。

セガラリー2のCDは オリジナルマスター楽曲も収録

SEGA RALLY 2 サウンドトラック

発売：1998年4月1日
価格：2310円(税込)
品番：MJCA-00017
発売元：マーベラスエンタテイメント
販売元：ポニーキャニオン

セガラリー2から流れてくるサウンドのCDが早くも登場。これからはいつでも好きなときにセガラリーサウンドを楽しむことができる。

このCDには、ゲーム基板から収録したボイスやサウンドエフェクト、オリジナルゲームサウンドはもちろん、ゲーム基板へ収録される前のオリジナルマスターバージョンまで収録されている。多彩なクリエイターが参加していることも話題だが、とくに飯野賢治氏の参加は意外かも？

セガラリーシリーズを音楽と映像で堪能する

セガラリーの世界をもっと堪能するために、サウンドトラックCDやビデオが発売されている。ここでは、これまで発売されているセガラリー関連のCD&ビデオを紹介する

忘れちゃいけない! セガラリーのCD&ビデオ

こちらは前作セガラリーの音楽&映像アイテム。とくにビデオは、当時としては最上級のコンピュータグラフィックミュージックビデオが楽しめる。

SEGA RALLY CHAMPIONSHIP IGNITION

発売：1995年7月19日
価格：3059円(税込)
品番：TYCY-5438
製作：ユーメックス
発売元：東芝EMI

COMPETITION SEGA RALLY CHAMPIONSHIP COMPLETE

発売：1996年2月7日
価格：2039円(税込)
品番：TYCY-5484
製作：ユーメックス
発売元：東芝EMI

CGMV SEGA RALLY CHAMPIONSIHP 1995

発売：1995年8月2日
価格：4995円(税込)
品番：TYVY-5007
製作：ユーメックス
発売元：東芝EMI

セガラリー2
徹底攻略

コースマップの見方

マップ上のラインとアイコンは色別に赤が4WD、緑がMR（ストラトス）、青がFF（プジョー）を表す。ラインが1本のときは全車種共通。2本のときはどちらか1本が2車種共通である。なお、引かれていない色がどちらのラインに相当するかはその都度指示する。

また、アイコンは、各種操作のタイミングを表す。意味は次のとおり。なお、本書ではアクセルとフットブレーキの操作を同時に行うことはない。

特に重要なハンドル操作。

シフト操作。
Tはトップ＝4速。

ブレーキ操作(ブレーキ終了は特に指示しない)。

サイドブレーキ操作。

アクセルを戻す。

アクセルを踏み込む。

アクセルを半分程度踏み込む。

SEGA RALLY 2 EASY COURSE

DES

ERT

1ラウンド目は前作同様の雰囲気をもつデザートコースだ。ゆとりのある道幅とドリフトしやすい路面で、まずラリーの走りをつかんでおこう。

前作同様、1つめのコースはグラベルがメインのデザートコースだ。モデルとなったコースは言わずと知れたサファリ。WRC全14ラウンド中、最も異質であり苛酷なラウンドで本来ならSSは無い。あまりにも苛酷で長距離になレースとなるため、本来はタイムそのものよりもいかに走りきるか、いかにペナルティポイントを抑えるかが重要になるラウンドだ。

それではSR2のデザートコースはどういったものか、概略を説明しよう。まず極端な曲率のコーナーは無い。しかし、速度が一度落ちてしまうと、グリップの悪さから速度を回復するまでにはかなりのタイムロスを被ることになる。そのため、ドライブするマシンに合わせて効率の良いライン取りを行いつつ、極力スピードを落とさないことが重要になる。また緩く長いコーナーではかなりの時間、ドリフト状態を維持しなければならない。特にドライバー視点ではコーナーの出口が見え辛く、コーナー出口へ向けてのコントロールは経験で憶えていく必要がある。

まず、タイムを狙う際に注意するべきは、道幅が広いため、特性の異なるプジョーと4WDの各マシンとでは走行ラインが大きく異なるということだ。FF車は基本的にアンダーステアが強いので、鋭い切れ込みやドリフトは期待できない。つまり緩やかなライン取りをする必要がある。これとは逆に4WD車ではドリフト中の減速率も小さいので、コーナーのインに張りついて最短距離を走ることが可能となる。

写真提供：小林直樹

DESERT Section-A

いよいよ第1ラウンドのスタートだ。SR2では前作のようなアクセルのベタ踏みスタートは通用しない。実車通りホイールスピンをすることになり、速度のノリが悪くなるからだ。

スタート瞬間の回転数は3000rpm付近がベストだ。これ以上ではホイールスピン、これ以下ではトルク不足で失速することになる。そしてカウントダウンがGoになる瞬間にアクセルを一気に踏み込むのである。

ただし、ストラトスのスタートはさらに微妙だ。軽いボディと吹け上がりのよいエンジンのため、何も考えずに踏み込むとやはりホイールスピンをしてしまうからだ。ストラトスの場合はアクセルを一気にガツンと踏み込むのではなく、ジワッとなおかつ素早く踏み込む必要がある。

うまく成功したスタートでは回転計の針やゲージがレッドゾーンへ向けて滑らかに上昇していくはずだ。これらのタイミングは完璧につかんでおこう。スタートがうまくいった場合とベタ踏みスタートでは0.1秒近くタイムに差が出るので重要だ。

次にシフトアップのタイミングだ。1速でタイヤが確実にグリップし、加速に入ったのが確認できたら、2速をとばしていきなり3速へ入れてしまうのだ。それこそスタート直後、走り出したらすぐにシフトアップしてしまう感覚だ。

この後は4WD車とプジョーは190km/h、ストラトスは180km/hまで引っ張って4速へとシフトアップするのがベストだ。

CHECK1 コーナー直前に十分加速

▲画面1

▲画面2

▲画面3

このコーナーに向かう前に、スタート後のターマックを利用して十分に速度を上げておくのが大切だ。しかし、そのために比較的緩やかなコーナーではあるが、トップスピードで駆け抜ける必要があるため気は抜けない。

4WDの基本はコーナーの入口から出口までIN-IN-IN、つまりインベタで最短距離を走りきること。進入ポイントは画面1となる。

ストラトスではMIDからINを突きMIDに抜けていこう。INに着きすぎるとドリフトアングルが大きくなり、それによって失速してしまうからだ。

進入ポイントは画面2だ。

プジョーでは、ハイスピードでのタイトなコーナーリングは禁物。よってOUTからINに向かいOUTに抜けるという緩やかなカーブを描く、いわばレースの基本的な走りが望ましい。進入ポイントは画面3だ。

CHECK2 姿勢の立て直しを素早く

▲画面1

▲画面2

▲画面3

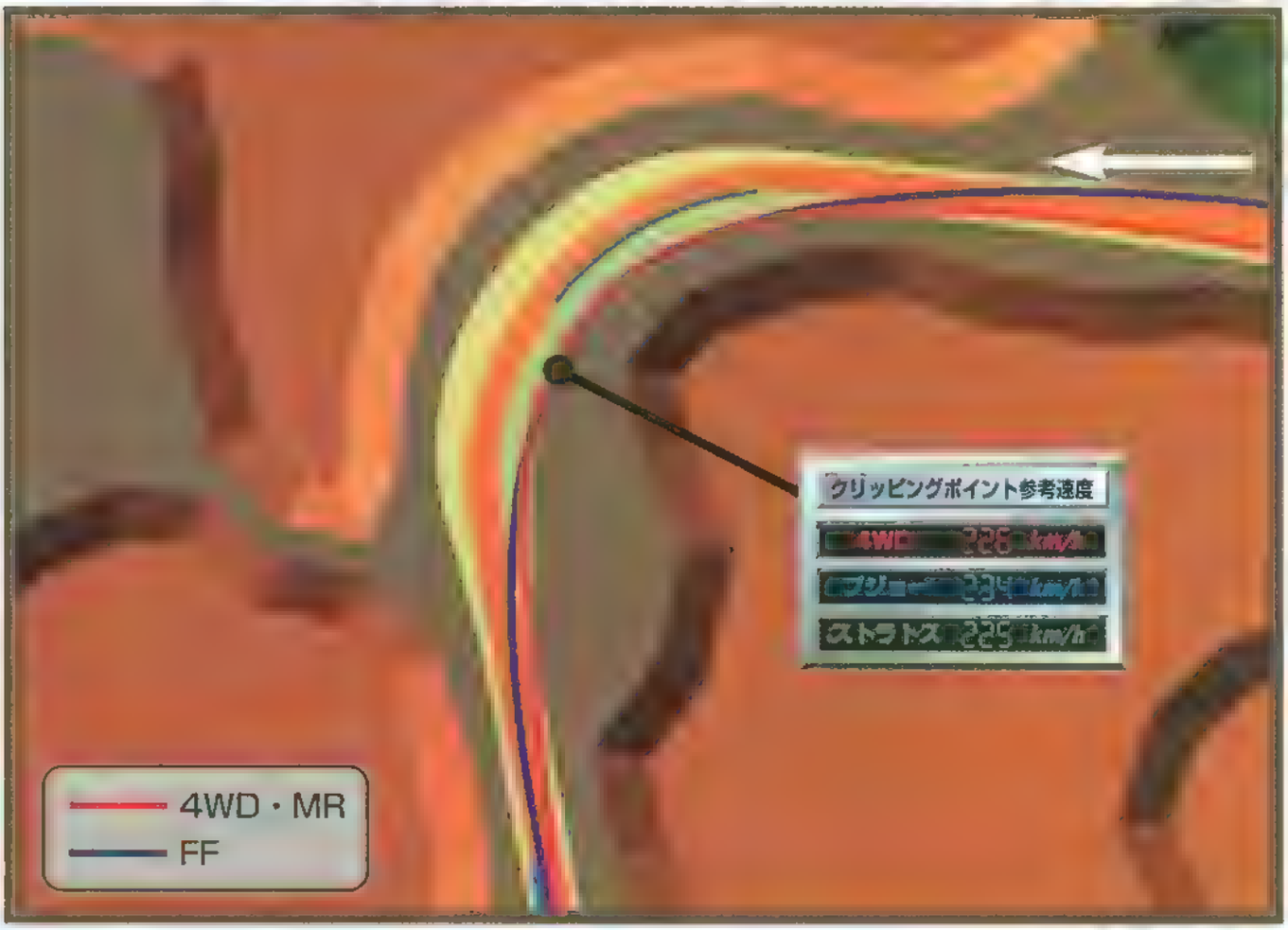
コーナーを抜けたら次のコーナーへ向けて素早く姿勢を立て直す必要がある。グラベルはグリップも悪いため、車体が安定するまでの間、加速が鈍るからだ。特にストラトスはこの傾向が強いので注意しよう。

4WDの場合はインベタで抜けてくるのでそのままコースの左に付き、次のコーナーへ向けて、最短距離を狙おう。画面1の位置ぐらいをキープだ。

ストラトスではコーナーをINで抜けられても弱ドリフト体勢から立て直す内にMID付近(画面2）まで膨らむはずである。無理せずそのままのラインで抜けていこう。

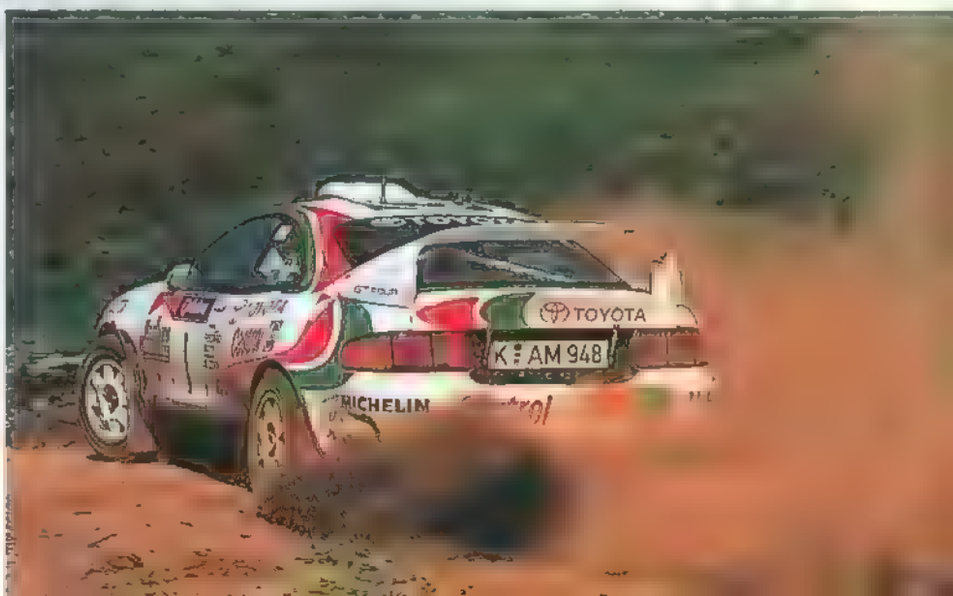
プジョーではアンダーステアのために、コースのMIDへかなり膨らむはず。しかし、無理してINに付こうとしてはいけない。ここは次のコーナーを考えてOUTへ目一杯ラインを寄せてしまおう（画面3)。

DESERT Section B



さて、いよいよラリーらしい走りができるコーナーへやってきた。コーナーの内側と外側はかなり幅のある草地だ。そしてIN側の草地とグラベルの間にはコースに沿って水溜がある。INを突けば水溜に突っ込み、減速を強いられる。かといって大きく避けて走ってはタイムロスになる。ここはズバリ、INの草地に乗り上げて走ってしまおう。実は草地に乗り上げても、それによる減速はほとんど無い。それよりもむしろ、最短距離を走ることによるタイム短縮の方が大きい。

またタイヤのグリップも実はグラベルに比べてこの草地の方が良く、コーナーの最終段階で体勢を立て直すのにも非常に有効だ。つまり、コーナーの出口に差しかかり、次の直線が見えたら、この草地にいる内になるべく姿勢を安定させておくのである。これにより、グラベルにさしかかったときには安定した加速状態へ移行することができるわけだ。



CHECK1 草地に思い切り乗り上げろ

▲画面1

▲画面2

基本はSection Aと一緒だが、それよりもかなりタイトだ。コーナーIN側の草地に思いっ切り乗り上げて最短距離を狙おう（画面1）。

4WDの場合はINからコーナーに入り、そのままINをなめるように抜けていこう。一度ドリフトアングルを決めたらハンドルはなるべくニュートラルを維持し、INに当たりそうになったらカウンターを、膨らみそうになったら切り込むという操作を行う。

ストラトスではややMID付近からコーナーに入る直前INに向けて一気に切り込み、そのままインベタで抜けていこう。姿勢は自然とドリフトへ移行するはずだ。ストラトスは挙動変化が激しいため、小まめにカウンターと切り増しを行ってコントロールしよう。

プジョーではOUTからINへ滑らかに進入すること。もし操作が遅れたりして水溜に向かいそうになったらハンドルを切った状態で一瞬だけアクセルを抜くとタックインして切れ込んでいくはずだ。

各車ともアクセルはフルフラットが基本で、様子をみながらハンドル操作で姿勢をコントロールしていこう。コーナーへのアプローチは気持ち早めの操作をしたい(画面2)。

CHECK2 脱出のタイミングが重要

▲画面1

▲画面2

コーナーの後半は脱出のタイミングが重要となる。特にこのコーナーの後にはコース両サイドに水溜が控えている。そのために体勢をいかに安定させ、コースの中央に車体を持ってこれるかがポイントだ。ストラトスと4WD車の場合、直線が見える寸前に強めにカウンターをあててやれば、車体は自然にOUTへ向けて横スライドを行ってくれる（画面1）。

しかし、ストラトスの場合はそのスライドが命取りで、加速がかなり鈍ってしまうのである。そのため、スライドから加速状態に持ち込むため、細かなカウンター操作でスライドを止めるといった操作が必要だ。

プジョーの場合はアンダーステアのために車体は自然とOUTへと向かうはずだ。コーナーを抜けた後もIN側にハンドルを切り残し、速やかにコースのMIDへと車体を持ってこよう。

そこそこのペースで走っていれば、このコーナー中に敵車と遭遇することになる(画面2)。ベストなペースであれば出口前にパスできるはずなので、これをまず目安としてみよう。

写真提供：トヨタ自動車

DESERT Section 6

水溜のあるストレートを抜けた後は短い右コーナーとなる。ここまででベストな走りだとコーナーの手前ギリギリで敵車をパスできるはず。もしペースが悪かった場合、丁度コーナーへの進入タイミングで並ぶこととなるのでライン取りの変更を余儀なくされてしまうことだろう。ここは基本的にコース左のOUTからINへ向けて弱いドリフト状態で抜ける必要がある。もし敵車の位置が悪いと敵車にヒットする可能性もでてくるので、MIDよりややINからの進入を強要されてしまう。これは結果的に不必要な深いドリフトアングルをとることになり、速度も失うことになる。また、この後に続くコーナーへのアプローチは距離が短く、むしろS字コーナーに近いため、ドリフトアングルがキツイと次のコーナーへそのドリフトを残したまま進入することになる。その結果ラインが大きく膨らんでしまうはずだ。

CHECK1 OUTから直線的に

▲画面1

▲画面2

▲画面3

このコーナーはタイトではあるが距離は短い。そのため、インベタで速度を失うよりはOUTから直線的に入った方が、良い結果が得られる。またOUTから進入することで、次のコーナーに対し直線的なアプローチが可能となるので、ここは無理せずに行こう（画面1）。

4WD車の場合どうしてもインベタで行きたくなるだろうが、前述の理由の通り、ここは無難にOUT-IN-MIDのラインを狙おう。

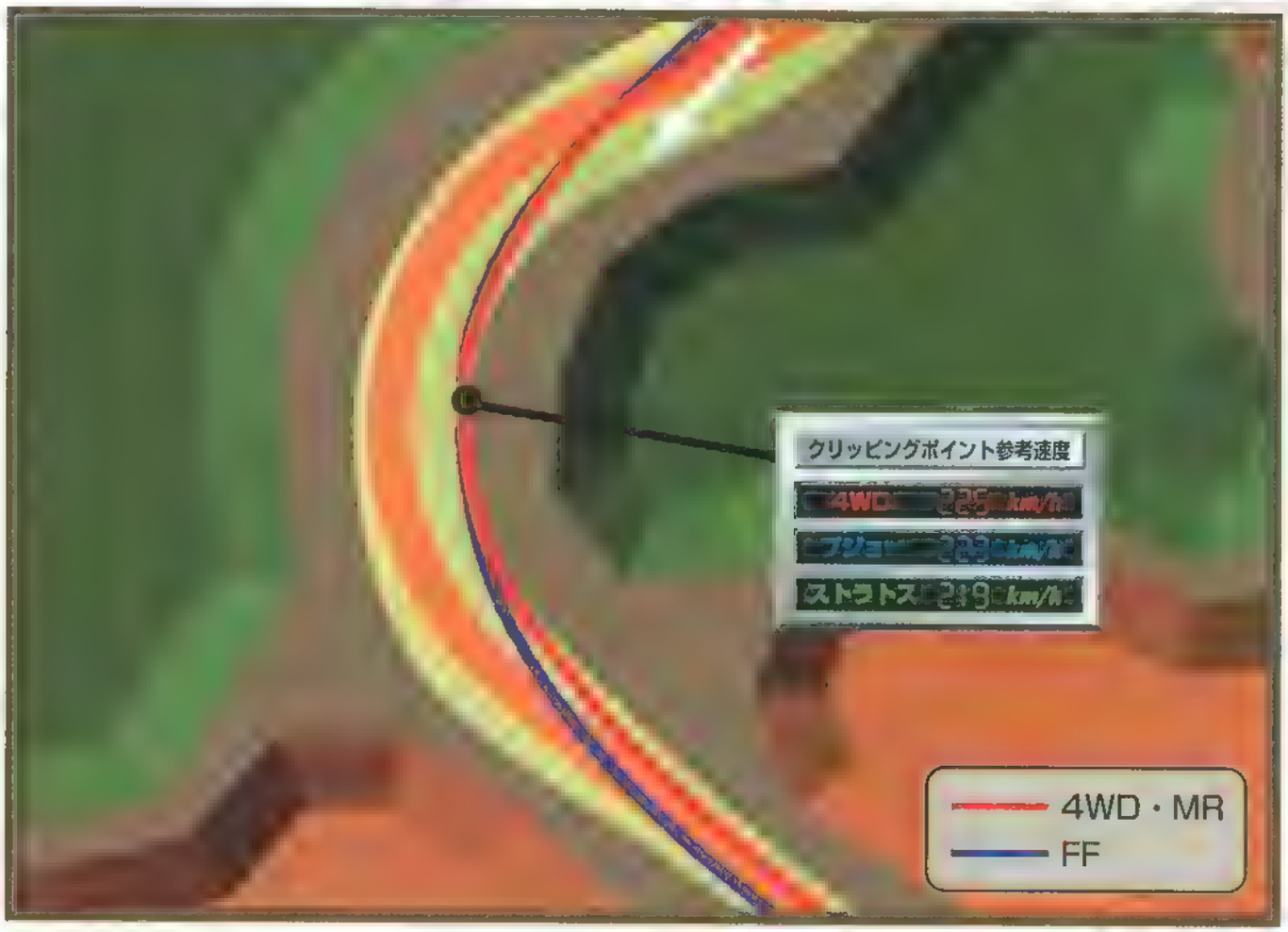
ストラトスの場合もライン取りは4WDと同様だが、長い直線の後のコーナーのため、速度がかなり乗っているので意図しない内にドリフトアングルが大きくなってしまう。しかし、大きなドリフトは次のコーナーへのアプローチを難しくするので、もし大きなドリフトに入ってしまったら、かなり早めにカウンターを当てて立て直そう。恐らくかなり早く当てたつもりでも次のコーナーで意外なほど尾を引くはずだ。

プジョーではどうしてもOUTに振られがちなので、ハンドルをかなり残したくなるのはやまやまだ。しかし、これも他車と同様、早めに姿勢を次のコーナーに向けて立て直さなければならない。そのためにはクリッピングポイントをやや奥に設定し、コーナー後半のラインを緩やかにするのが有効だ。そしてもし、次のコーナーへの準備ができなかったら、迷わずアクセルを一瞬抜いてタックインを利用しよう（画面2）。

各車ともコーナーの最終段階では次のコーナーを考えて、やや右寄りに付けられればベストだが、必ずしもそううまく行くとは限らない。例のごとくこのコーナーにも草地がある。早めの姿勢立て直しをこの草地に乗っているうちに行うことも忘れずに（画面3）。また、慣れないうちは無理せず、安全を考えアクセルを抜くなどし、後々のためにライン取り重視で走ることも必要だ。

写真提供：小林直樹（左右とも）

DESERT Section D



この左コーナーは前のSection Cの結果によって大きく対応が異なってくる。このコーナー単体はそれほど難しいものではない。しかし、デザートコース中最もタイトなコーナーの1つでもあり、しかも距離も長い。よってベストなラインを外れると失速、あるいは大幅なラインの乱れを招くことになる。

特に怖いのがコーナー後半にアウトに膨らみ、右側の崖に車体後部をヒットさせることである。これはSR2の壁の吸い付き（93ページのコラム参照）により、大幅な失速を被り、姿勢の立て直しにも手間取ることとなる。そして次に続く2連ジャンプや、更にその後の水溜までミスを引きずる結果となるだろう。

このコーナーは前のSection Cから続くS字コーナーの後半と考え、Section Cのクリップからこのコーナーのクリップへのラインをまず頭に描こう。

CHECK1 なるべくIN側に付けよう

▲画面1

▲画面2

▲画面3

このコーナーへのアプローチは前のコーナーの結果をみて、臨機応変に対応しよう。

まず、4WDとストラトスはインベタが基本だ。クイッキーなカローラやエスコートなら切り返しも素早く、無理なくコーナー進入時からINに付ける（画面1、2）。他の4WDも前のコーナーが完璧なら問題はない。ストラトスの場合、前のコーナーでドリフトしすぎると、アプローチの姿勢に移行するのにかなり手間取る。結果的に進入タイミングが遅れ、INに着くことができずにOUTに大きく膨らむことになる。もしINに付けそうも無いと感じたら、迷わずアクセルを戻し、荷重を前輪にかけてやろう。

プジョーでは場合によっては車体を左に向けるためにタックインが必要となる。ハンドリングに対する応答速度が鈍いため、このコーナーに限らずプジョーではタックインを必要に応じ使っていこう。

CHECK2 OUT側への膨らみすぎに注意

▲画面1

▲画面2

コーナーの後半はOUTに膨らもうとする車体との格闘となる。

4WD車の場合ハンドルを向けた方向に素直に車体が向いてくれるので立ち直りも早く、ややMID寄りでストレートに向かうことができる（画面1）。

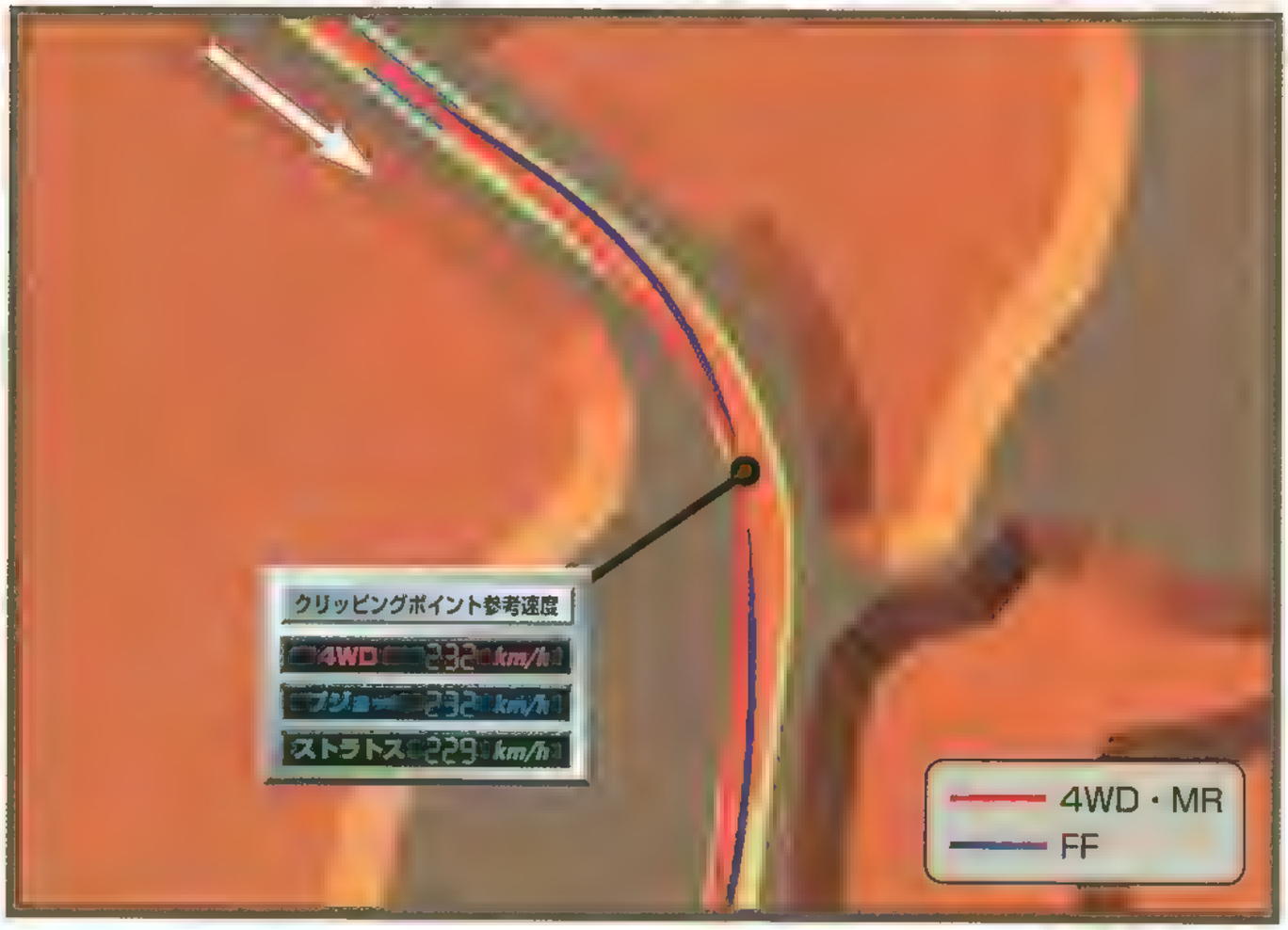
しかし、ストラトスだとそうはいかない。ここでもなるべく草地を利用し、早めに次のストレートへ向けて車体を真っ直ぐに安定させる必要がある。もし、コーナーへのアプローチに手間取った場合だと、テールを流したままOUTにかなり膨らんでしまうはずだ。とにかく早めの姿勢作りを心がけよう。

プジョーとなるとOUTに膨らむのはある程度しかたがないこと。急なコーナーリングをして速度を失うよりは、あえてOUTに膨らんで速度をしっかり乗せていこう（画面2）。

このコーナーはアプローチが完璧ならば、実際はそれほど苦労するものではない。もしアプローチに失敗したならばアクセルを戻すことを恐れず、しっかりとしたコントロールの掌握をすること。そして各車とも次の2連ジャンプと水溜に備え、コースの中央を真っ直ぐに進んで行こう。

写真提供：小林直樹

DESERT Section E



2連ジャンプの後にはまずコースの中央、続いて左右に水溜がある。ここはコースの中央を走行し、1つ目の水溜を飛び越して行こう。水溜にもろに突っ込んでしまうとわずかではあるが加速が鈍るので確実に避けて走行したい。

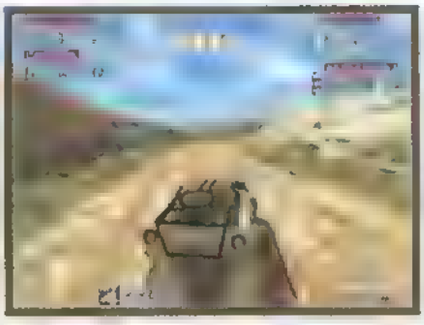
そしてそれらを抜けるとそこは比較的緩く長い右コーナーだ。

ここまで走ってきたのならもう難しくはない部類だ。ここで重要なのは乗ってきたスピードを殺さないよう、いかに滑らかにクリアするかだ。そのため無理なライン取りは行わず、コーナーの途中でも加速していくほどの緩やかさで走るのだ。そしてそのスピードを次のストレートにつないでやるのである。

写真提供：ラリーアート

CHECK1 最高速度を保て

▲画面1


▲画面2

▲画面3

ここでは各車とも、その最高速度に近い230km/h前後で走行できるはずだ。ドリフトの体勢もあえて作らず、パワースライド程度に抑えていこう。ただしライン取りは速度重視で考えると、各車微妙に異なってくる。

まず4WD車ではINからINへと進入する（画面1）。無理にINすれすれに寄せる必要はないが、最短を狙うなら自信のある範囲で寄せていこう。

ストラトスはMIDからINと、これも滑らかなライン取りを心がける（画面2）。ただ、このラインは気持ち的な問題であり、実際は4WD車とそう大きくは変わらない。また、姿勢もドリフトに持ち込むのではなく、テールが自然と流れる程度に抑えること。

プジョーはFF車の基本に撤し全開でOUTからINへ向けて駆け抜けよう。とにかく無理にハンドルを切らないことが大切だ（画面3）。

CHECK2 次のコーナーに備えよ

▲画面1

▲画面2

▲画面3

コーナーの後半も無理にINに付こうとはせず、車に委せたライン取りを心がけるようにしよう。

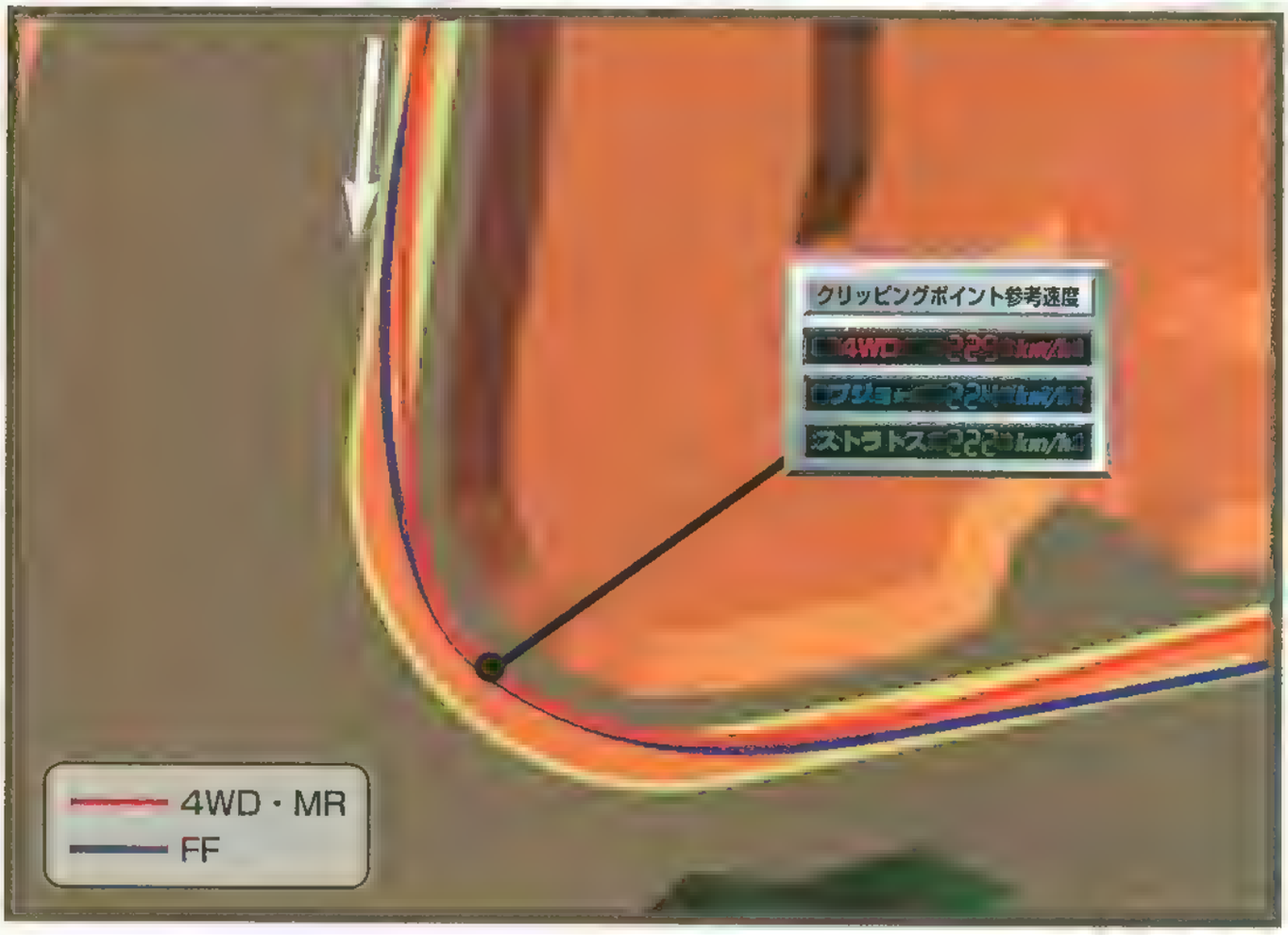
4WD車ではあえてINについて加速を鈍らせるのではなく、MIDへ向けてさらに加速するつもりで行きたい。

ストラトスではわずかな車体の横滑り（画面2）を出口前に軽いカウンターで修正し、速やかにグリップ状態に移行すること。このコーナーでテールスライドをグリップへと持ち込む、微妙な操作の感覚を磨いておこう。

プジョーでは軽くハンドルを切ったままOUTに膨らみ、その後、次のコーナーを考えて逆サイドに徐々に車体を持っていこう。

次のコーナーはSection Dと並んでタイトなコーナーである。そこにアプローチするために、ここはミス無く次へつないで万全の体勢を作っておこう。

DESERT Section F



ここもデザートコースの難所の1つだ。

コーナーの曲率はSection Dに近いが、ここには広い草地がない。そのため事実上デザートコースの中で最もタイトなコーナーとなる。

しかもここまでで直線、緩いコーナー、直線と来ているため、速度もかなり乗っているはず。その速度を活かしつつ、いかにミス無く抜けるかが腕の見せ所となる。

プジョー以外はダイナミックにドリフトしていくことになるが、IN側は垂直な壁となっており、ドライバーズビューだとコーナーの出口をつかみにくい。

しかし、ベストなドリフトアングルを決めると、丁度画面の右端よりわずかに内側が壁の切れ目となる。そのわずかな隙間からコーナーの出口を睨み付け、次のストレートがチラリと見えた瞬間に大きくカウンターを当てて車体を立て直すとスパッと抜けられるはずだ。

そしてそのタイミングがつかめてきたら、それよりも若干早めに脱出体勢に入ることで、理想的なドリフトをキメることができるだろう。

注意する点は、このコーナーではスピードが乗っているため、コーナーへのアプローチから脱出までの時間が意外に短いということだ。そのため脱出に手間取り、最終段階でアウト側にドリフトのまま大きく膨らんでしまうというミスを招く。

とにかく数センチの隙間から、出口をしっかりチェックすること。

CHECK1 各車の特性に合った走りを

▲画面1

▲画面2

▲画面3

このコーナーの路面は固く締まっているのか、コーナーリングも比較的滑らかに進行する。言い換えればクセの無いコーナーでもあるのだ。それゆえに、各車ともそれぞれの特性にあった基本の走りを行えば意外に簡単に抜けられるだろう。

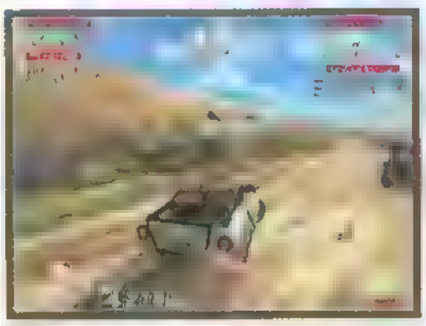
まず、4WD車ではインベタが基本になる。路面の荒れも少ないため、極端なドリフトを強いられる割りには速度の低下が少ない。229km/h程度でクリップまで行けるはずだ。

ストラトスではMIDからINへの進入となるが、基本は4WDと大して変わらない。ただし、233km/hでの進入が223km/h程度まで落ち込むので、コーナー後半の加速体勢へいかにスムーズに持ち込むかが勝負となる。

プジョーではこれまたOUT-IN-OUTの定石通りの走りとなる。ハンドルをフルロックまで切って、気合いで突っ込めば割りとすんなり抜けられるはずだ。しかし、速度の方は224km/h程度まで落ち込むので、これも立ち上がりに気を使いたい。

CHECK2 ストレートへの移行に手間取るな

▲画面1


▲画面2

▲画面3

クリップを過ぎてからの処理も各車ともそれぞれの特性に合った方法となる。

4WDではあくまでもインベタで入りインベタで抜ける最短コース。OUTに大きく膨らむこともなくすぐに加速に移れるはずだ。

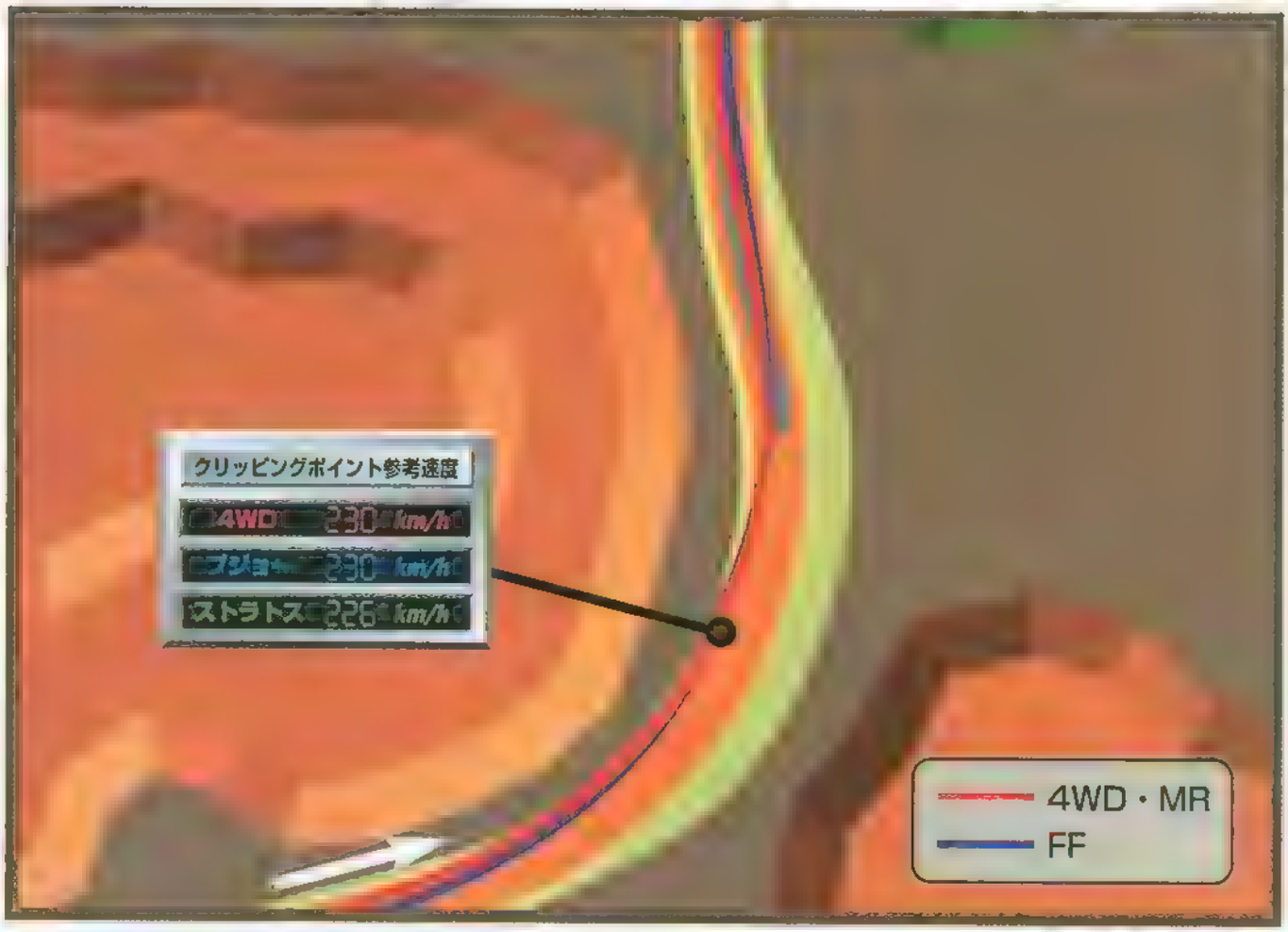
ストラトスではそれよりややOUTに振られるので、素早いカウンターによる加速への移行がポイントとなる。

プジョーではOUTまで目一杯使ってそのまま徐々にMIDに持っていけば良い。

各車ともストレートへの移行に手間取ってしまうとOUT側の壁にヒットすることとなるので、コーナー出口の見極めには十分な経験を積んでもらいたい。

DESERT

Section G



いよいよデザートコースの最終コーナーだ。それほど急なコーナーではないが、この最終コーナーもちょっと気が抜けない嫌なコーナーだ。

このコーナーを抜けるところからコースの中央がターマックに変化するのだが、このコーナーをよく見てみると、抜けた先のOUT側が膨らむ非常に緩やかなS字になっているのである。そのためコーナー前半のイメージのまま進んで行くと、急にコーナーのOUT側に大きく膨らんでしまったような錯覚に陥るのである。

これを避けるための方法は、クリッピングポイントをややコーナーの奥に置いてやることだ。具体的には、例え4WDであろうとMIDからINに向けて切り込んでやれば、自然と奥にクリップを置くことになる。

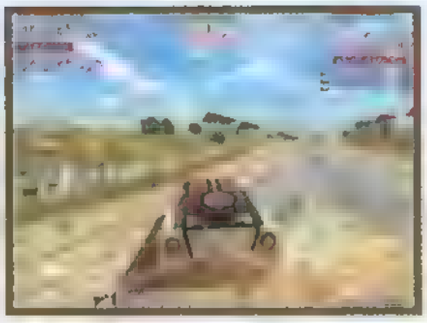
そしてコーナーを抜けた先だが、もうゴールだからといって、適当な場所を真っ直ぐ走ればいいというものではない。コーナーを抜け、ターマックに変わる時にはきちんとコースのセンターに車体を置くのである。例え残りわずかとはいえ、この最後のターマックでしっかりと最後の加速を行うのだ。コンマ数秒の違いでしかないが、タイムアタッカーにとっては削りどころでもある。

ここまでを走り終えるまでに、グリップの悪い路面でのグリップ回復、つまり細かなカウンター操作を確実に修得しておいて欲しい。コーナーから素早く立ち直り、確実に素早く加速体勢に持ち込めるかどうかが、このデザートを含め、今後のタイム短縮への重要なポイントとなるからだ。

CHECK1 OUT側への膨らみに注意

▲画面1

▲画面2



▲画面3

まず気を付けなければいけないのが、先にも書いたコーナー終盤のOUT側の膨らみだ。

4WDではお得意のインベタではなく、ややMIDからINへと進入し、クリップを過ぎたら徐々にMIDへ向けてターマックに乗せていこう。

ストラトスとプジョーではMIDからOUTの間でやや早めにINに切り込んで行こう。このコーナーはわずかだが、徐々にタイトになっているので、気持ち早いかな、というのがちょうど良い。ただし、INにいるときにこれをやると、INの壁にヒットすることになるので注意しなければならない。

各車ともIN寄りから進入すると確実にOUTに膨れるので、気を抜かずにしっかりと最後までキメていただきたい。

DESERT ―まとめ

以上で第1ラウンドのデザートは終了だ。

極端なコーナーは無いが、一度失速するとグリップの悪さから速度を回復するのに手間取るので、まずこのデザートではノーミスとなるのが第一前提だ。またこれは、比較的簡単なコースゆえに、タイムの削り所が難しく、その量も大したものではないということになる。タイムアタッカーにとってはうま味の無いコースかもしれない。

取り敢えずはこのコースで1分を切るのが第一の目標だろう。

そして最終的に4ラウンドトータルで1位を狙うなら59秒を確実に切れるようになる必要があり、ここまででポジションを11位に着けておかなければならない。そしてタイムアタッカーを目指すのなら57秒台の前半にいないと厳しいだろう。

SEGA RALLY 2 MEDIUM COURSE MOUN

TAIN

第2ラウンドとなるマウンテンコースだが、タイムを縮めるには最も重要なラウンドである。タイトなコーナーが連続するため、ノーミスで抜けるのは非常に困難だからだ。

小さなコーナーの連続するマウンテンコース。ターマックを主体としたコースはさしずめツール・ド・コルスかカタルニア、あるいはモンテカルロの山間部あたりがモデルだろうか。こういったターマックコースではFFが強いようで、97年のカタルニアではプジョーが大暴れしていた。

SR2のコース構成は、まず森を抜け、山間の小さな街並みを抜ける。そして遠くに山脈を見ながら崖っぷちの細いコースを山を縫うようにして走り抜ける。やはりこれも前作の2ラウンド目のイメージをある程度引き継いでいるようだ。

しかし景色を眺めている余裕はない。実はこのマウンテンがSR2の中で最も難易度が高いラウンドなのだ。序盤なので残りタイムにも余裕があり、完走は難しくないのだが、ここでタイムを縮めておかないと、次のラウンドを完走することは難しい。また、タイムアタックをする際にも、かなり意地の悪いコーナーの連続のため、わずかなミスが大きなタイムロスを招く。後半はコーナーとコーナーの間の直線も短く、一度失速すると回復に手間取る。同様に直線の短さゆえ、態勢を立て直す余裕もないうちに次のコーナーへ進入することになってしまう。2つあるヘアピンも、初めはかなりてこずることだろう。とにかく正確なライン取りと、ヘアピンを確実に抜ける事が必須となるコースだ。

始めた頃と経験を積んでからのタイム差もかなり大きくなるコースだ。つまり、タイムアタッカーにとっては、このマウンテンを攻略することがSR2を攻略することを意味すると言える。常に完璧に走ることは非常に難しいので、消極的ではあるが、いかにミスを抑えられるかが重要なポイントだ。

写真提供：ラリーアート

MOUNTAIN Section A

マウンテンのスタートはグラベルからだ。当然のことながらターマックに比べてホイールスピンを起こしやすい。ゆえにスタートする瞬間のエンジン回転数も抑え気味にしなければならない。ターマックからのスタートは3000rpmだったが、これを2000rpmまで落とすのである。ただし、ランサーのタコメーターは低回転の部分が少々見にくいので、こういった加減がちょっと難しいので注意しよう。

1速の間に確実に加速が開始されたのを確認したら、すかさず2速を飛ばして3速へ叩き込もう。この動作を素早く行わないと、加速していない時間が長くなってしまう。素早く3速へ入れる練習をしておこう。

3速からは、ストラトスなら180km/h、4WDは190km/h、プジョーなら196km/hまで引っ張ってから4速へ入れる。このタイミングはマウンテンだと、ちょうど第1コーナーへ入る瞬間ぐらいになる。素早くシフトアップすれば特に問題はないが、コーナーリング中のシフトアップでもたつくと、スピードをだいぶ失うのでこれも気をつけたい。それと同時に一瞬でも加速が鈍るので、荷重がわずかに前方に移る。これによりプジョーではタックインが起きるのでラインを乱されないようにしたい。

コーナーに入ると、路面がターマックに変化する。ドリフトアングルが大きかったりすると、ターマックに乗った時に失速する可能性もでてくるので、無駄に大きな挙動の変更をすることなく駆け抜けよう。

CHECK1 MID-IN-MIDでまず加速

▲画面1

▲画面2

▲画面3

スタートした直後は車体をMIDのまま真っ直ぐに加速し、速度を乗せやすくする必要がある。下手にハンドルを切ってしまっては車体がスライドを始めてしまい、加速が鈍るからだ。ただし、最初のコーナーへの進入初期では路面がまだグラベルなので、ハンドルを切り遅れないようにしよう。

最初の右コーナーは、各車ともMID-IN-MID程度の加速重視でさばいていく。4WD車お得意のインベタをやってしまうと、速度を乗せることができない。しかし、INは確実に刺すこと。

コーナー後半でOUTに膨らんでしまうと、続く短い直線の後が左コーナーとなるために、かなり無理なコーナーリングになってしまう。かといってINに付いていては加速が弱くなる。よってMIDへ向けて無難に抜けて行くのである。

CHECK2 橋の前でMIDにいるのが理想

▲画面1

▲画面2

▲画面3

最初の右コーナー直後の直線は短いとは言え、姿勢を安定させるのには十分な距離がある。しっかりした足下でここに臨もう。

ここも基本となるのは前のコーナーからMIDポジションを引き継ぎ、INへ入り再びMIDに抜けるMID-IN-MIDだ。

この後に橋があるのだが、その橋にさしかかったあたりでMIDにいるのが理想的。とにかくここまでは各車種ともグリップ走行を心がけること。確実に速度をのせることを心がけるのだ。

ストラトスでは少々大きなアングルになりがちだが、極力踏ん張ってもらいたい。路面はターマックなのでデザートの影響を引きずって大きなアングルを取りがちだが、グリップは良いので愛車を信じて曲がり切ろう。

MOUNTAIN Section B

Section Aを抜けるとそこには石の橋がある。デラックス筐体ではシートがガタガタと振動してなかなか雰囲気を出してくれている。

この橋の次へのアプローチは、気がつかないとつい橋を渡り切ってから曲がりたくなってしまう。しかし、ここは橋の終わるだいぶ前からハンドルを切らねばならない。

次のSection Cを考え、ここはMID-IN-INで走る必要がある。しかも全ての車種でである。これはストラトスやプジョーではかなり難しい。これらの車種は実際にはMID-IN-MIDというライン取りになってしまうだろう。だが、次のセクションはかなり微妙なので、ここで少々姿勢を乱してでも左サイドに付いていこう。

CHECK1 橋の途中からアプローチ開始

▲画面1

▲画面2

▲画面3

まずコーナーへの進入ポイントだ。これはコースの左側をよく見ていれば解るのだが、橋が終わった地点では既に道は左に曲がり始めているのである。橋は真っ直ぐ渡るものだという既成概念を打ち破って、橋の中間を過ぎた直後あたりから既にアプローチを開始しなければならない。

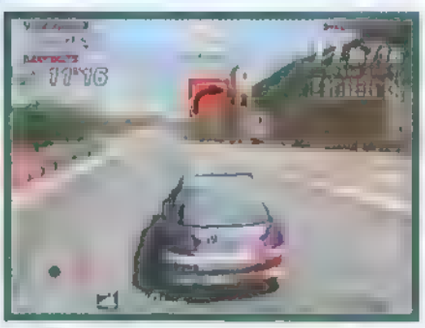
アプローチ開始時は各車ともMID付近からとなるが、プジョーは気持ちOUT寄りからの進入が望ましい（画面2）。

この橋の上からアプローチに入るというポイントさえ気がついていれば、進入からクリップまでは大した問題はないはずだ。問題はクリップに付いた後に、INに寄らねばならないという点なのである。

CHECK2 ぐっと堪えてINに付く

▲画面1

▲画面2



▲画面3

クリップに付いたら、スピードものっているので本来ならばそのままOUTに膨らみたいところだ。しかしここはグッと堪えてINに付いたままにしおくこと。

4WD車ではそれほど難しい芸当ではない。大したドリフトもせずにぴったりとINに寄せて抜けられるはずだ。

挙動の大きいストラトスでは無理にINに抜けようとするとかなりテールを振られることになる。これは多少はしかたのないことだ。しかし、ある程度挙動を乱してでも続く直線の中間地点までには左サイドに寄せておくこと。

プジョーではそのアンダーステアのために一度MIDに向けて膨らんでしまうはずだ。とにかくここはハンドルを切ったまま踏みこたえ、大きな弧を描くようにそのまま左に寄せて行って欲しい。

各車ともコーナーの後に続く直線の中間地点までには確実に左サイドにぴったりと寄せておく必要がある。

具体的には左側の壁にMICHELINの看板があるのだが、その手前までに寄せることになる。

MOUNTAIN Section 6

さて、いよいよマウンテンの嫌なコーナー達の登場である。

コース図を見ても単なる直角に近いコーナーのように見えるが、その通りである。問題はここに進入するまでに意外とスピードものっており、高速で通過するためにライン取りが非常にシビアになることである。

また、クリップを抜けた後もあまり速度が落ちないままで直線に入り、体勢を立て直す間もなく次のコーナーへ向かうことになる。始めの進入ラインを乱すと後々まで尾を引き、必ずどこかでミスをしてしまうのだ。

そのかわりにここを完璧に抜けられるとかなり気分がよい。特にストラトスはコーナーを抜けた後も流しっぱなしになる。

いずれにせよ、ここがまずマウンテンコースの最初の鬼門となるだろう。デザートコースでは全てを4速全開で走ってこれた4WD車やストラトスであっても、状況によってはここで初めてアクセルを抜くという操作が必要となるだろう。

アプローチに続いて大事なのがクリップ後の処理になる。これは各車様々なので一概には言えないが、コースの幅を目いっぱい使った豪快なライン取りを必要とすることは確かだ。この後、ストラトスはテールを流しっぱなしといった芸当も披露しなければならない。

とにかく、このコーナーではアプローチのタイミングを絶対にミスしないようにすること、これだけは強調しておきたい。

CHECK1 MICHELINの看板が目印

▲画面1

▲画面2

▲画面3

まず各車とも具体的なアプローチ開始のタイミングは、コーナー手前の直線で、左側の壁にMICHELINの看板を基準にする。この看板を通過し終えると同時にアプローチ開始である。そしてここから一気にINギリギリを突く。

ここではクリッピングポイントをやや奥にして考え、OUTからコーナーの奥へ大きくえぐり込むような感覚で入り込もう。アプローチ開始のタイミングはやや早いが、速度がのっているために、思ったより自然と大回りになるはずだ。

4WD車では全開で抜けることも可能ではある。しかし、ストラトスとプジョーではハンドルを切ってからアクセルを戻し、ドリフトアングルを深めに決めたらアクセルを踏み込んでINへと向かおう。4WD車でも、このアクセル操作をしたほうが、安全で確実に抜けられる。

CHECK2 次コーナーのための準備を

▲画面1

▲画面2

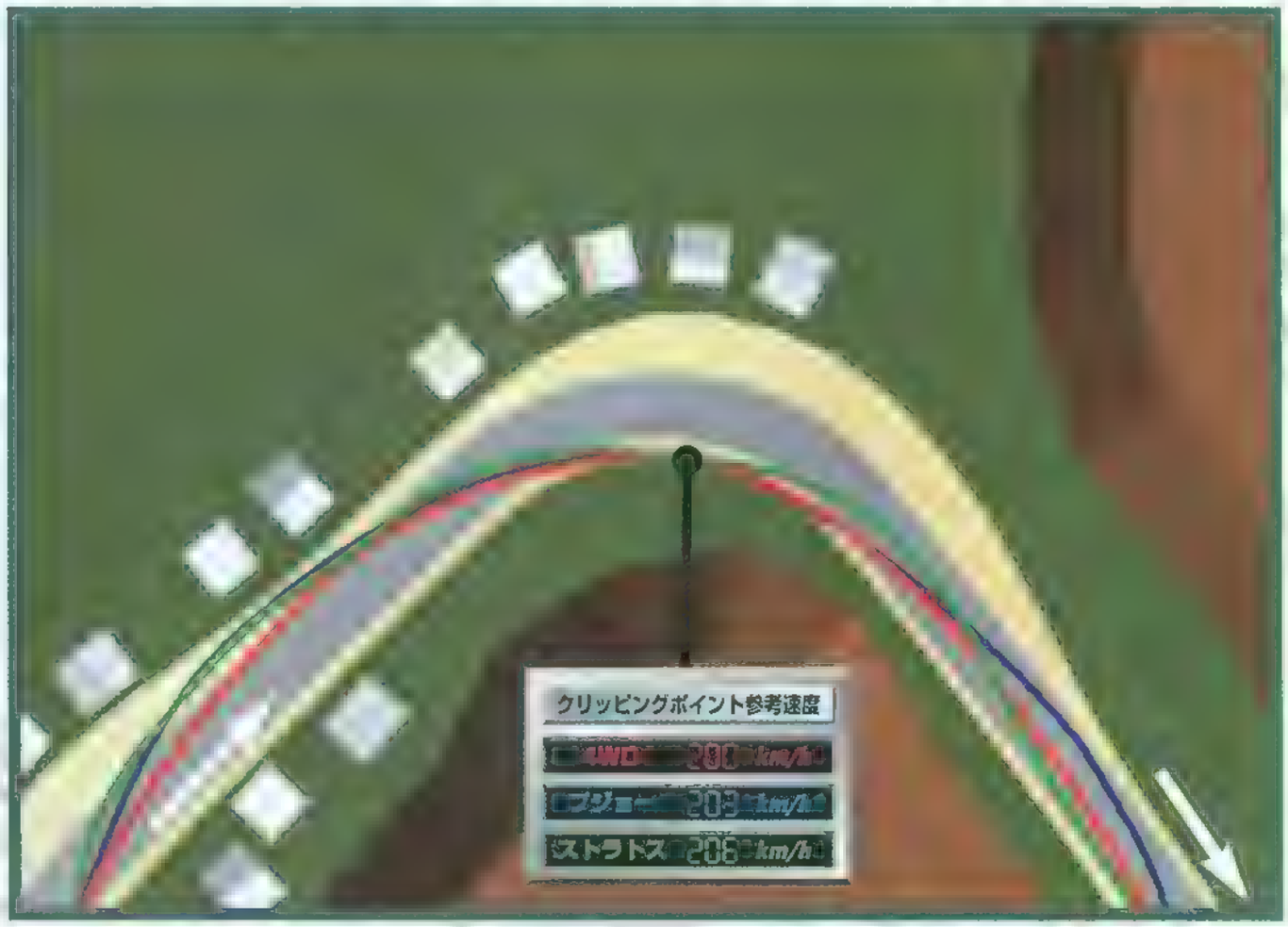
クリップに付いた後は自然とOUTへ流されていこう。石畳に軽く乗るまでOUTに向かい、姿勢を整えたらそのまま真っ直ぐに突き進む。

ストラトスではかなりOUTに流されてしまうだろう。場合によってはOUT側の石畳までかなり乗り上げるはずだ。欲を言えばここまで流れずに走りたいところだが、石畳まで乗ってしまったらその直後の壁にわずかな膨らみがあるのでこれにヒットしないように気をつけよう。ここまでは弱ドリフトを維持しているはずで、これはそのまま次のコーナーへ持ち越されるはずだ。

プジョーの場合もどんなに完ぺきなライン取りができていても全開で抜けることはできない。したがって、安全を期してクリップ通過後に一瞬アクセルを戻し、ノーズをINに軽く回してやろう。そのままグリップで走っていけばOUT側の壁、ギリギリで抜けられるはずだ。

4WD車ではいったん立て直せるが、それ以外はこのコーナーを抜けた後のアクションがそのまま次のコーナーへと引き継がれることになる。次のコーナーとは1組みだと考えよう。

MOUNTAIN Section D



まず、Section Dは前のSection Cの延長として考えてもらいたい。ストラトスとプジョーはこのコーナーへの進入時にはまだSection Cの脱出体勢から抜け切っていないはずだからだ。

このコーナー自体は確実にINを突いていれば問題ない。ここで怖いのは前のコーナーでミスしていた場合、アプローチのタイミングや姿勢が乱れることだ。

幸いなことにこのコーナーの出口にはエスケープゾーンがあるのでそこを頭に入れておけばかなり容易にクリアできるはずだ。しかし、あまりこのエスケープゾーンに頼ると手痛いしっぺ返しを食らうことになる。このエスケープゾーンの先にはIN側に向かっての膨らみがあり、そこへテールをヒットするとかなり速度を失うからだ。

各車とも前のコーナーを抜けて多かれ少なかれ姿勢が安定しないにも関わらず速度はかなり出ているため、ちょっとしたミスがOUTやINへのヒットにつながる。具体的にはここを最終的に4WD車は200km/h、ストラトスなら205km/h前後、プジョーは203km/h前後で駆け抜けることになるだろう。

プジョーとストラトスにとっては、前のコーナーとこのコーナーを1つにした、大きな複合コーナーとも考えられる。複合コーナーのポイントは滑らかな操作と安定姿勢にない車体の完ぺきなコントロール、そしてその場に応じた柔軟な対応である。やはり人間は完璧ではないので、いつも全く同じ動きを再現するというのは不可能なのだから。

CHECK1 各車ごとに異なるライン

▲画面1

▲画面2

▲画面3

まず、各車ともこのコーナーへアプローチを開始するときの体勢はまちまちである。

4WDの場合、前のコーナーから立ち直った状態で抜けてきているはずである。ここからの選択肢は2つある。1つはOUTへ徐々に寄せ、そこから一気に切り込む方法。もう1つはそのままのラインをキープして、INに切り込む前にいったんOUTに車体を振り、アクセルを一瞬戻しながらハンドルを一気にINに切り込むというものだ。いわゆるフェイントモーションというやつだが、これはかなり高度な技術を要し、失敗も多いのであまりお勧めはできない。

ストラトスの場合はいったんOUTに膨らみ、INに向かって入り込みだしている状態からのアプローチになるはずだ。本来ならここである程度姿勢を安定させておきたい。そのままINに向かうとアプローチが早すぎるので、場合によってはいったんカウンターをあて、あえてスライドしてから進入する必要がある。

プジョーでもかなりOUT寄りからの進入となる。通常のOUT-IN-OUTのライン取りを行っていけばよい。

クリップに付いて以後の操作も各車異なる。

4WD車の場合はクリップに付いた後は素直にMIDへと脱出しよう。これはさほど難しいことはないはずだ。

ストラトスの場合はクリップ後はかなりドリフトを残すことになる。しかし、このドリフトを残し気味にすることで、OUTへ大きく膨らむことを回避できる。基本的にストラトスはこのコーナーでは全開である。前のコーナーからストレート部分で比較的速度を失っているからだ。

プジョーの場合はクリップ後にOUTに膨らみ過ぎると感じたら迷わずタックインを利用すること。

この後は各車とも緩やかにコースの右へと寄っていこう。

写真提供：小林直樹

MOUNTAIN Section-E

ちょっとした難関を抜けた後は比較的穏やかなコースとなる。そしてやっとここで敵車が現れてくる。前のセクションを抜けたタイミングで敵車のパスポイントは変わってくるので注意が必要だ。

前のコーナーをOUTからMIDに立ち上がったら、徐々にコースの右へ車を移動させたいところだが、場合によっては敵車が邪魔になる。また次の緩いコーナーでINを突こうと思っても、自分のライン上に敵車がいるということも多々ある。

この近辺は比較的緩やかなので、敵車への衝突を避けるためにあまり無理をせず、臨機応変に対応していこう。時と状況によってはコースの右に寄らず、前の右コーナーを抜けてOUTのまま次のコーナーへ向かうことも考えられるだろう。

こういった状況での見極めは経験を積み、敵車の動きを予測していくしかない。1つ言えることは、常に敵車はコースの中央を走り続けているということ。またラウンドが進んで行くにつれて、敵車の速度もわずかながら速くなっていること。この2点をまず頭に入れておけば敵車の動きも予測しやすくなるだろう。

このセクションの前半はフラフラと左右に道が振られているが、普通に走っている限り、これはまったく気にならないはずだ。ただ、敵車は馬鹿正直にこの曲線にそって走っているので、追いつく前から意外に鬱陶しい。

いずれにせよ、敵車の動きにさえ注意をはらえば、他は全く問題ないセクションのはず。

CHECK1 敵車の動きに要注意

▲画面1

▲画面2

ここは今までの感覚からすればもうほとんど直線に近いようなものだ。途中に非常に緩やかな右から左へのコーナーがある程度。

コーナーに入る前にはまずコースの右についておく。そのまま進んで行くとコースは右に曲がっていくが、それは全く無視して構わない。正面やや左にその次の左コーナーのINが見えるはずだ。道が右に曲がり出す直前ぐらいにそその左のクリップに向かえば、あたかも1つの左コーナーを抜けるようにしていとも簡単にクリアできる。その後は素直な直線が続くのでそのまま左サイドを走行しよう。

前にも書いたが、ここではかなり敵車が嫌な動きをしてくれるので、くれぐれもそいつにぶつけないようにしよう。特に相手の後に突っ込むことだけは何としてでも避けるべし。

強すぎたゆえに悲運をうけたSTRATOS

今ちょっとしたストラトスブームが来ている。とても25年以上も昔の車とは思えない、その斬新なデザインはデザイナーであるマルチェロ・ガンディーニの奇才を体現している。

ストラトスが発表される1971年までのラリーでは、走行する車はあくまでも市販車をラリーに持ってきました、といったものであった。しかし、アルピーヌ・ルノーA110、続くランチア・ストラトスの登場は、それからのラリーシーンを大きく変えていった。A110とストラトスには共通点がある。ミドシップレイアウトといった点ではない。それはラリーで勝つことを念頭に開発されたマシンである、ということだ。

そしてストラトスはあまりにも強すぎた。それまでのラリーの概念を覆す走りで他者を退け、圧倒的なパワーと技術を見せつけたのである。

しかし、あまりにも強すぎたため、明らかにストラトス潰しと取れるレギュレーションの変更が囁かれ出した。また、ストラトスは当時としては奇抜すぎるスタイリングと、ホモロゲーションを獲得するためだけの少量生産ゆえの価格の高さが一般に受け入れられず、買い手のついた車両は驚くほど少ない。実際に公道に送り出されたマシンは400台とも450台とも言われている。この販売不振に業を煮やしたランチアの親会社であるフィアットが、ランチアワークスのストラトスでの参戦を中止に追いやった。

基本的なポテンシャルは1世代も2世代も先を行くストラトスはその後、プライベーター達の手により、その伝説に新たなページを書き加え続けられていったのが、せめてもの救いであろう。

MOUNTAIN Section 4

このセクションは中程度の左コーナーで始まる。ここもそれほど難しいポイントは無いが、ちょっと気を許すとミスを誘いやすいポイントがいくつかある。また、ここでも敵車が1台、ないし2台現れる。

まず最初の右コーナーは各車ともOUT-IN-OUTが基本だ。アクセルの操作も特になく、基本的に全開である。

ここへ来る前の段階で敵車に手間取っているとラインが乱れていたりする場合があるので、敵車のさばき方は完璧にこなしておくこと。このコーナーの前は中程度のストレートなので、姿勢を安定させておく余裕は十分にあるはずだ。

右コーナーを抜けた後はすぐにグラベルとなる。このグラベルは非常に長く緩やかに左へとカーブしている。そしてここで敵車に出会うことになる。

こういった長いカーブはINに張りついているのが基本だ。特にこのグラベルの後は右へのヘアピンとへと続くので左カーブのIN側はそのままヘアピンのOUT側になる。最終的にしっかりと左サイドに張りついていることが重要なので、それさえできていればここは完璧だ。

走行ペースによってはこのセクションのギリギリ最後あたりで再び敵車と並ぶことになる。INにしっかり張りついていさえすれば、何の問題もないはずだ。

このセクションの最後はグラベルから再びターマックへと変化する。ここまでに大きな挙動を取ってしまわないように注意だ。

CHECK1 OUT-IN-OUTを手堅くこなせ

▲画面1

まず最初の右コーナーに入る前は必ずOUTにつけていること。そしてOUT-IN-OUTを手堅く抜けていけば、まずは問題はない。

ここではOUT側に草地があるが、ストラトスの場合はここへ絶対に乗り上げないようにしよう。ストラトスがここへ乗り上げるとしたら、テールから乗り上げる事が多くなるはずだ。ストラトスの駆動輪であるテールをグリップの弱い草地にのせてしまうと全く加速しなくなるのだ。

4WD車とプジョーでは駆動輪がターマックに残るので、それほど大きなロスは無いが、草地ではテールが流れやすくなり、姿勢がだいぶ乱されることになるので注意が必要だ。

CHECK2 プジョー以外は左キープ

▲画面1

右コーナーをOUTに抜けるとそこからはすぐにグラベルとなる。

ここで4WD車とストラトスはそのまま左サイドをキープしたまま走り抜けよう。ストラトスの場合は軽いテールスライドが起きやすくなるが、これは細かなカウンターで処理すること。

プジョーの場合はこの緩い左カーブを何も考えないで全開でいくと、徐々にOUT側に膨れていってしまう。ここはまずいったん右サイドに軽く振り、OUTからINへ向かって徐々に左サイドへ接近していこう。

ただし、このグラベルにも敵車がいるのでこれに注意。

CHECK3 INをキープして敵車をパス

▲画面1

プジョーではチェックポイントのゲートが見えて来たときまでには、必ずコースの左サイドについていること。それ以外の車種もOUT側に振られたりすることなどないよう、INから決して離れてはいけない。

ここでもタイミングによって敵車がもう1台現れる。INにさえ張りついていれば全く問題なくパスできるので、そういった意味でもINには確実についていることが重要だ。この後はターマックへと路面は変化し、続いて右へアピンへと至る。

ここまでで、各車ともしっかりと体勢を整えておくこと。

MOUNTAIN Section-6

いよいよSR2最初のヘアピンだ。

さて、ヘアピンだからいよいよサイドブレーキの登場か、と思ったら、実はこのマウンテンではサイドブレーキは必要ない。シフト操作とブレーキングだけで抜けて行くことができるのだ。

ヘアピンの基本はスローイン・ファストアウトである。最初の進入時にはアングルを急激に変化させ、その後はコーナー奥に置いたクリップから加速するのである。アングルの変更時にはかなり速度が落ちることになるが、その後は滑らかな曲線で、つまり加速しやすい姿勢でコーナーを抜けていくとこができるのである。

そしてもう1つの基本はブレーキングドリフトだ。コーナー手前で思いっ切りブレーキを踏みながらハンドルを切る。すると荷重の抜けたリアは簡単にテールスライドを開始し、ドリフトの体勢に入っていくのである。普通だったら曲がりきれないような速度で進入しても、予め車を横に向けておけばそこからはわずかな回頭だけで出口の方を向くことができるのである。

フットブレーキだけで車体を旋回させるには役不足なときもある。そういった時はサイドブレーキの登場だ。サイドブレーキは後輪だけに制動をかけるので、荷重の抜けた後輪はさらにテールスライドを発生しやすくなる。

最初のうちは練習のためにここでサイドブレーキを使っても構わない。ただし、ラップタイムを狙うのであれば、無駄な動作が多くなるサイドブレーキは禁物だ。

CHECK1 3速、ハンドル、ブレーキ！

▲画面1

▲画面2

まず、各車とも確実にコーナーのOUTに付けていること。そしてアプローチポイントの一瞬前に3速にシフトダウンをする。すかさずハンドルを右にフルロックさせ、思いっ切りブレーキを踏み込んでやろう。すると車体はグルッとINに向けて回転し出すはずだ。このとき、ブレーキは中途半端な強さで長時間踏んでいるのではなく、短時間の間に思いっ切り踏みこんで素早く回転を作り出すことが大事だ。

CHECK2 車体が回転したらアクセル

▲画面1

▲画面2

▲画面3

車体が十分に回転したら、ブレーキを戻してアクセルを踏み込もう。うまく行けば車体はヘアピンのINを右斜め前に見ながら横に流れていくはずだ。

プジョーの場合は、ここでアクセルを全開にしてはいけない。アクセルを全開にした途端に強烈なアンダーステアが発生し、車体はどんどんOUTへ流れて行ってしまうからだ。

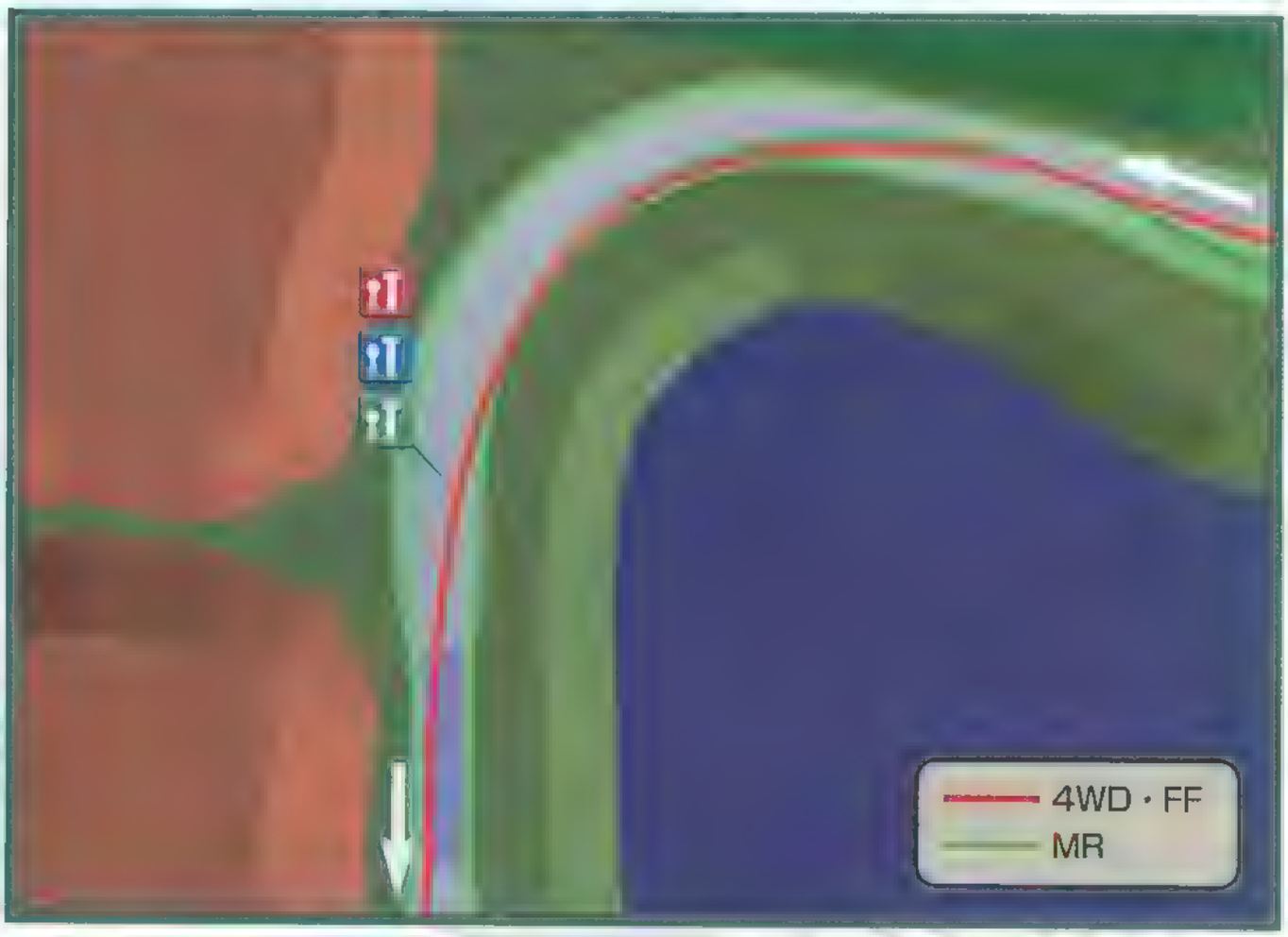
各車ともここでINから離れてしまう場合はアプローチのアクションが遅かったか、ブレーキが足りなかったということになる。またINにぶつかってしまう場合はアクションが早すぎたか、ブレーキを長く踏みすぎて減速しすぎたかのどちらかだ。

ストラトスはこの後、ドリフトアングルを大きく保ったままこのコーナーを抜けていくことだろう。速度がうまく乗っていればOUT側の草地には必ず乗ってしまうので、これは心配ない。ただし、この草地の先のOUT側には壁が迫り出しているので、ここへのヒットは致命傷となるから必ず避けること。

4WD車とプジョーはOUTギリギリを立ち上がり、体勢を立て直しつつコースのMIDにポジションをとるようにしよう。ストラトスはドリフトの回復動作をしているうちに、自然とMIDに付けるはずだ。

▲画面4

MOUNTAIN section-H



無事にヘアピンを抜けたらちょっと一息したいところ。しかし次のコーナーは容赦なくやってくる。次のコーナーへは意外と距離があるのだが、ヘアピンの後処理をしているうちにたちまち近づいてきてしまう。

ここでの注意点は特に無いが、ストラトスの場合、ヘアピンの余韻であるドリフトの回復動作が、そのままこのコーナーへの進入動作になってしまうことがある。このためこの左コーナーのINを確実に突くことが難しい状態になることも珍しくない。このような時は無理にINに付こうとはせず、むしろグリップによる加速を考えて無理のない姿勢で走行すること。

各車とも忘れてはならないのがシフトアップである。ヘアピンを3速で抜けた時、速度は140km/hまで落ちているので、3速で引っ張る時間は意外に長い。とくにヘアピンからの体勢回復に手間取るとなおさらだ。ここは難しいコーナーではないので、コーナーに進入したら常にスピードメーターをチェックして、理想的な速度で4速へのシフトアップを行うこと。それはコーナーの中かもしれないし、コーナーの後の直線でかもしれない。コーナーの中だった場合、各車とも瞬間的な加速停止による姿勢の変化に気をつけること。

コーナーを抜けた後は途中に橋のある直線となる。この橋の手前で敵車と並べばかなり良いペースで走っていることになり、この次に続くコーナーの処理も敵車をかわした後になるので楽になるはずだ。

写真提供：ラリーアート

CHECK1 余計な挙動変化を避けよう

▲画面1

▲画面2

ここでは4WD車とストラトスはMID-IN-INというラインで抜けるつもりで走ろう。そして直線に入ったら徐々に右へ寄せていき、橋を渡り終えるころまでにOUTへつけておくこと。

プジョーの場合は、MIDから進入すれば自然とMID-IN-MIDというライン取りになるはずだ。無理にハンドルをこじることなく抜けていくのがベスト。

ここでは各車とも余計な挙動変化は避けること。3速での加速状態にあるので、グリップを重視し、確実に速度をのせていくのが先決だ。シフトアップのタイミングは前にも書いたように4WD車とプジョーは190km/h前後、ストラトスは180km/h前後だ。少なくともコーナーに入った直後にはシフトアップを済ませておきたい。それを可能とするのは、前のヘアピンをいかに速く抜け、いかに素早く姿勢を安定させるかにかかっている。

MOUNTAIN Section 1

橋を渡ったら左、続いて右、右とコーナーが続くこのセクションは一見するとSection Cと似たようなレイアウトだ。しかし、コーナーとコーナーをつなぐ直線がかなり短く、ちょっと厄介だ。

ポイントは橋を渡った後の左コーナーから右コーナーへの切り返しだ。ここは2つ目がタイトなS字と考えよう。

最初の左コーナーでは敵車が邪魔になることが多い。そのため思ったようなラインにのせられずに失速することになる。

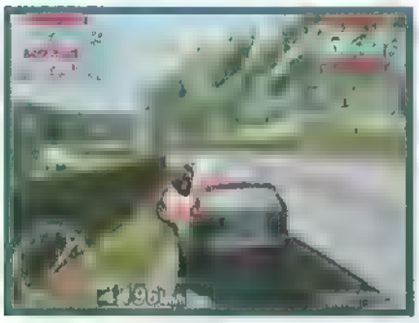
次に2つ目のコーナーを抜けると短い直線の後に再び右コーナーが現れる。4WD車とストラトスはこの短い距離で姿勢を立て直すはまず無理だ。よってこの直線はテールを流しっぱなしで抜けることになる。感覚的には1つの大きなコーナーを回り込んでいくような感じだ。

そしてこの後はやっと一息つけそうな直線で終わる。

ざっと説明するとそれほど難しそうには聞こえないが、1つひとつのコーナーに意識をしなければならないポイントがあり、しかも比較的高速で駆け抜けるために、それらすべてをチェックしていくのが難しい。また、中間点のドリフト流しっぱなしというところでは、先のコーナーを把握していないとドリフトアングルの加減を合わせるのが少々難しい。よってトータルではかなりの難易度をもつセクションなのである。

ただここは4WD車とストラトスが乗っていて楽しい車だと実感できる部分でもある。プジョーは……ヒヤヒヤする車だというところか。

CHECK1 左前輪で草地を踏め



▲画面1

▲画面2

橋を渡った後の左コーナーへは各車とも思いっ切りOUTから左前輪をINの草地にのせるようにしてクリップに付く。次にクリップを抜けたらハンドルを切り返しつつアクセルを戻し、次の右コーナーIN側の草地にさしかかるところでアクセルを踏み込んでやろう。いわゆるタックインだ。ストラトスの場合はアクセルを踏み込む際は慎重に行うこと。いきなり踏み込むと一気にOUTに膨らんでしまうからだ。徐々に素早く踏み込んでいこう。プジョーでは全開で抜けるラインもあるが、非常にシビアだ。とりあえずは他車のようにタックインを使うのが無難だろう。ここは4WD車とストラトスは205km/hで、プジョーならば209km/h程度で最初のクリップを通過していくはずだ。これより遅いようであれば、アプローチ前に何か問題があるはず。

ちなみにFFと4WDのタックインとMRのタックインは多少異なる。前者は前輪がINに切れ込むのに対し、後者はテールがスライドするのである。

CHECK2 プジョー以外はスライドで

▲画面1

▲画面2

▲画面3

右コーナーを抜けた後は短い直線だ。プジョーの場合は基本がグリップ走行なので、そのまま大きくOUTに出ていくはずだ。そして直線の中間地点よりやや先から今度はINに向かって進み出すようにする。そして次の右コーナーのINにぴったりと付けていくようにするのである。コーナーの中間点、あるいはその後の右コーナーで危険を感じたら取り敢えずタックインを用いること。壁にヒットするのだけは避けたい。

4WD車とストラトスの場合はこの短い直線をOUTに徐々に膨らみながらテールを流しっぱなしの直ドリで駆け抜ける。直線の中間地点まで来たら、ハンドルを右に切り増しして、ドリフトアングルを深めにしてやり、車体が次の右コーナーのクリップに向かって流れていくように修正してやる。

この後は短い直線に入るが、ここに入ったら各車とも素早く体勢を立て直し、できるだけ速度をのせられるようにする。

MOUNTAIN Section J

写真提供：小林直樹

ここでは緩い右カーブの先にヘアピンが待ちかまえている。しかしこのヘアピンはSection Gのヘアピンよりは緩やかだ。よってそれほど神経過敏になる必要はない。むしろこのヘアピン前の右コーナーだ。ここさえ思い通りのラインで抜けていれば、ヘアピンは意外なほどあっさりと抜けられるだろう。

ヘアピンはOUTからしっかり進入できれば問題ないのだが、プジョーの場合、このOUTに付けるのが少々難しいのである。

CHECK1 INに寄ってヘアピンの準備を

▲画面1

まずこの前のセクションがうまくいっていれば、4WD車とストラトスはMIDからOUTで抜けてきているはずだ。その位置から徐々に右に寄せていけばここはすんなりインベタで抜けていけるはず。そして続く直線でヘアピンのための準備を整えられる。

しかし、プジョーの場合は速度がのった状態で右コーナーを走っていくとMID程度まで膨らんで行くことがある。コーナーを抜けてから右サイドへ引き戻していると、ヘアピンへの準備が遅れることになる。

ここは最初の右コーナーをOUTから進入し、コーナーのINギリギリを突いて脱出していくことでなんとかヘアピンのOUTに付くことができる。まずはここを完璧にしておこう。

CHECK2 前のヘアピンよりは楽だが…

▲画面1

▲画面2

▲画面3

ここは1つ目のヘアピンよりもRは緩いので前よりも楽なはず。コーナーのOUT側には幅の広い草地もあるため、少しのミスなら外壁にヒットすることは無い。

まず各車種ともヘアピンへはOUTから進入するのが鉄則。プジョーは、まずハンドルを切る。次に3速にシフトダウン。車体がINに切れ込みだし、コースのMID付近まで来たらブレーキを踏む。ブレーキは一瞬、ギュッと踏むだけで、感覚としては車体を回すためのきっかけを作る程度といった感じ。

次に、十分に車体が回転し、クリップを通過したらアクセルを踏み込んでやる。プジョーでは最初はアクセルをパーシャル程度で踏み込み、コーナーの脱出が間近に迫ったらスッと最後まで踏み込んでやる。これはアンダーを発生させないための操作である。

次に4WD車とストラトスだが、まずハンドルは他の車種よりも早めに切る。そしてINに入り始めたら3速へシフトダウンする。そしてMID近くまできたらアクセルをポンっと戻す。これで強力なエンジンブレーキが効き、一気に車体は回転を始める。アクセルを踏むのは直線へ抜け、テールが外を向いてから。そうしないとOUTへ吹っ飛んでしまうだろう。

慣れないうちはプジョーの方法で曲がった方が安全なので、最初の内は無理をしないこと。

MOUNTAIN Section-K

ここまではずっとクリップにピッタリ付けて走ることを心がけてきた。しかし、ここではそれが仇となる。

1つ目のコーナーのクリップと思われる個所にはかなり広い草地がある。ここはドライバー視点でよく見ると確認できるのだが、かなりのギャップがある。

ここを通過した車は、まずIN側のタイヤを思いっ切りはね上げられる。そしてそのままの状態でコーナーのOUTに向かって投げ飛ばさる。今度はOUTの壁にぶつかってそこでも上にはね上げられ、そこから脱出するのに手間取ってしまい、大きくタイムをロスするといった、踏んだり蹴ったりの状態に陥るのである。このギャップに気がつかずに、なぜこんな所が曲がりきれないのだろうと悩んだ方も少なくはないと思う。

こういった状況は実際のラリーにも存在する。コース脇の草や雪に覆われていたりする岩などは、大抵は足まわりのトラブルにつながるのでチーム泣かせな存在だ。

さて、このギャップを避けて走行すると感覚的にかなり大回りをするような感じだ。しかしこの次のコーナーとワンセットで考えれば、ライン取りに自由度の少ない1つのコーナーを走っているともいえる。

ここはギャップのために、どうあがいてもラインは選べないので、確実にそのラインにのせていくことが大切だ。ここさえ抜けてしまえば後は比較的楽なので、マウンテン最後の一踏んばりで気合いを入れていこう。

写真提供：小林直樹

CHECK1 ギャップコーナーに要注意

▲画面1

▲画面2

▲画面3

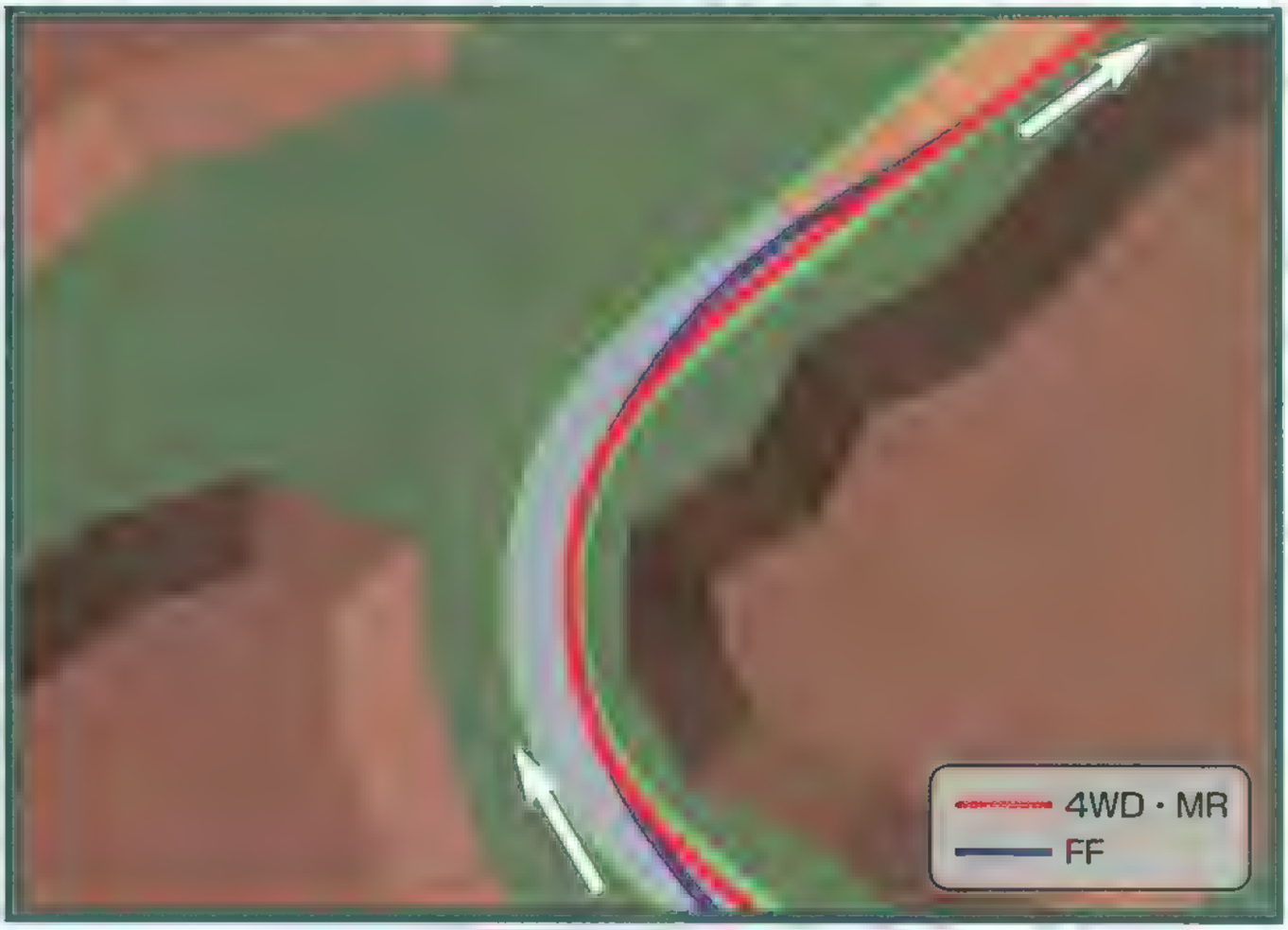
まずヘアピンを抜けたら短い直線だが、この間になるだけ車をコースの中央から左に寄せておこう。

そして草地を踏みたくなるのをグッと堪え、右前輪が草地とターマックの境目あたりを踏んで行くようなラインにのせていくのである。またこのあたりで3速から4速へシフトアップすることを忘れないように。理想を言えばこのコーナーの手前で4速に入れておきたい。

ギャップコーナーの次は非常に短い直線である。当然のことながら、こんな短い距離で体勢を立て直すことができるわけがない。よって4WD車とストラトスはここをあたかも1つのコーナーの途中であるかのようにドリフトのまま通過するのである。

プジョーの場合、ライン取りは他と非常に似ているが、基本がグリップ走行なので車の挙動はかなり異なる。ここを抜けると短い直線になり、再び右コーナーに入るので、そこまでも含めた、大きなコーナーと考えて走る必要がある。

MOUNTAIN Section 4



このセクションは実際には特別な個所ではない。緩やかで長い右コーナーが続くだけである。

4WDとストラトスなら、ここまでくればもう後は最短距離を駆け抜けるのみだ。前のセクションをインベタで抜けてきているので、コーナー前の直線である程度速度をのせていくことも可能なはずなのだ。

しかし、プジョーの場合はもう少し神経の集中を維持していこう。プジョーは前のセクションから続いて大きく滑らかな円を描くようにこのセクションを走り抜けるのが理想だからだ。

この円はゴール直前の最終コーナー手前まで続くことになる。よって無理なく、そして安定したラインを保っていかなければ、どこかで破綻してしまうことになるだろう。

このセクションの最後の部分はやや長めのストレートへつながり、このストレートに入った地点から再びグラベルへと変化する。各車種ともこのグラベルに乗ったときに余計なアクションを車体に残していないようにしたい。

また、ターマックを走ってきたのと同様なハンドリングを、グラベルに入ってから行ってはいけない。特にストラトスの場合、ドリフトにもならない、ホンの少しのスライドで加速が鈍るということを忘れてはいけない。

各車ともこのセクションを抜けるときには、必ず右サイドへ寄っていけるようにすること。それが、次のセクションのための布石である。

CHECK1 プジョー以外はINベタで

▲画面1

▲画面2

▲画面3

4WD車とストラトスの場合、このセクションへはMIDより右サイドに付いた状態で進入してきているはず。右コーナー手前の直線から何も考えず、ひたすらINを走り、そのままインベタでコーナーに進入していこう。コーナー終盤でややMIDへ向けて膨らむが、この後もひたすらインベタをキープするのみである。プジョーの場合は前のセクションの最後のクリップから徐々にOUTに膨らみながら右コーナー前の直線に進入してくるはず。そして直線の中間点でMIDからOUTの間まで持っていき、再びそこから右コーナーへ向けて進入を開始するようにする。右コーナーを曲がっている最中はインベタに近い状態だが、後半ではまたOUTに向かって膨らんで行くような状態に持っていこう。

CHECK2 グラベル前までに右へ移動

▲画面1

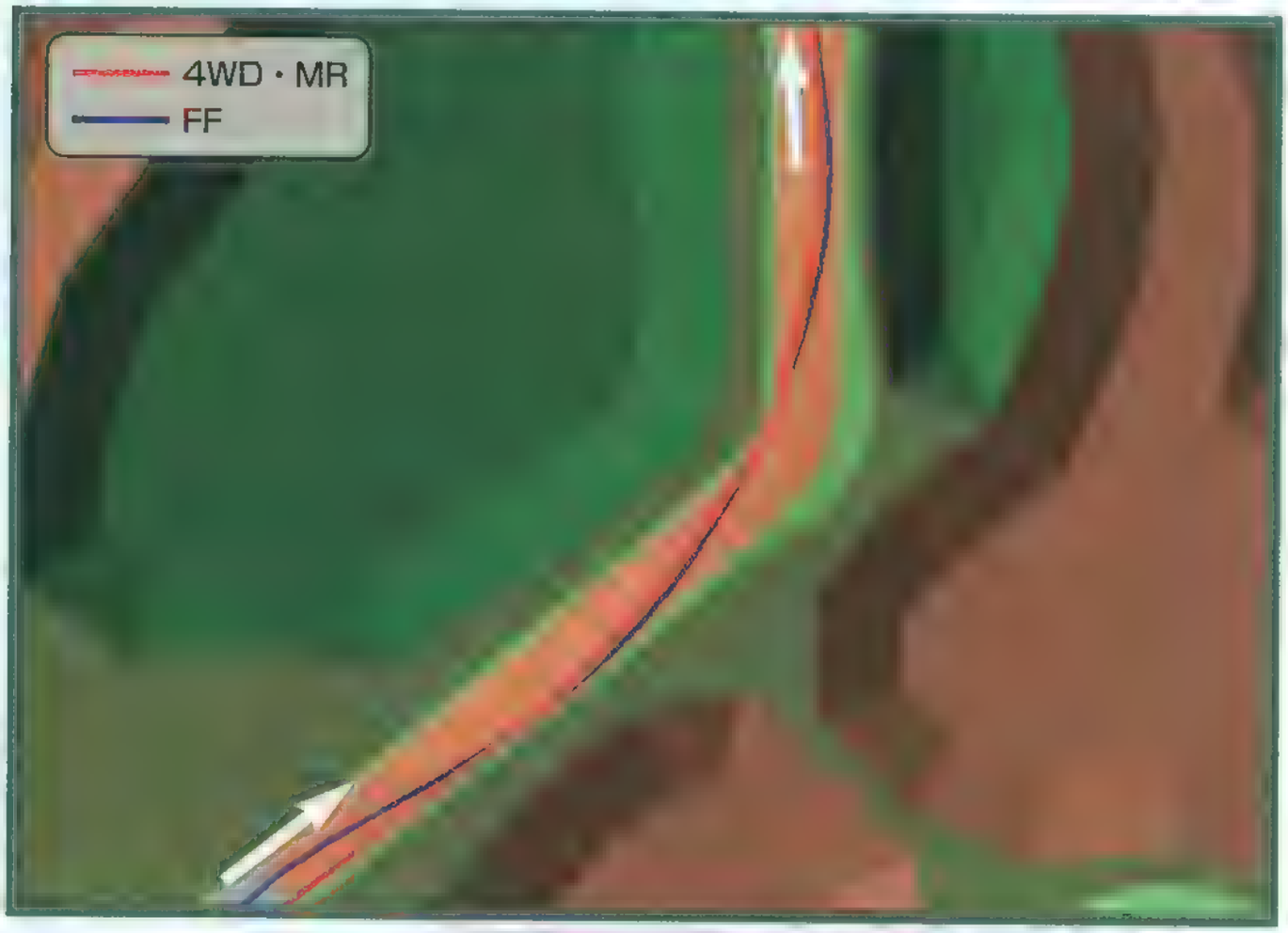
▲画面2

プジョー以外はここまでインベタで来て、そのまま無理なくコーナーを脱出していけるはずだ。プジョーは右コーナーの後半から徐々にOUTに膨らんでいっているはずだ。そして直線部分に入った直後にグラベルとなるのだが、このグラベルにさしかかる瞬間を最もOUTに膨れた地点としたい。グラベルに入ってから改めて右への移動を開始していては、速度ののりが悪くなるからだ。このグラベルにさしかかった時点で車体は右に向けての移動を開始しているのが理想となる。

プジョーはこのセクションを通してMID-IN-MIDという無理のないライン取りを行おう。

写真提供：小林直樹

MOUNTAIN Section-M



いよいよマウンテンの最終コーナーとなる。ここは比較的スピードの乗った状態で進入し、抜けるとすぐそこがゴールとなる。最終コーナーを抜けた後に加速している間もなくゴールしてしまうので、なるべく最終手前の直線で速度をのせていこう。

ただし、うまくいって最終コーナーまでに速度をのせられると、今度は最終コーナーを抜けた直後にOUTへ膨らみ過ぎて壁にヒットして、最後の最後でタイムをロスすることとなる。ここではかなり早めの操作がポイントになる。

さて、このマウンテンではどこまでポジションを上げられただろうか？　7位までだったらまだ優勝のチャンスはあるので頑張ろう。

写真提供：トヨタ自動車

CHECK1 最終コーナーはOUTから

▲画面1

▲画面2

最終コーナーへの進入はなるべくOUTから行おう。

十分に速度が乗ってきている場合は、気持ち的にコーナー手前の壁に向かう感覚で切り込んでいくことになる。そしてINの角をノーズの左側で擦るようにして抜けるのである。

ただし、本当に擦ってはいけない。このコーナーは鋭角なので、普通にクリップをパスするとすぐ目の前にOUT側の壁が目前にせまってくるのだ。よって早めにテールを滑らせておいて、テールをOUT側に向かせることで壁への接近を抑えるのである。

例え姿勢が大きく乱れた状態でコーナーを抜けたとしても、もうすぐそこがゴールなので構わない。どうせ加速している暇は無いのだから。ただし、だからといって真横を向きそうなぐらいに極端な姿勢は論外だ。

最後まできちんと姿勢の復帰を心がけつつゴールしてもらいたい。

MOUNTAIN —まとめ

マウンテンではコツさえ解ればプジョーが最速だと噂されている。が、乗っていて楽しいのはストラトスかもしれない。いずれにせよ自分が気に入った車が一番なのだが、やはり速いと言われている車が気になるのはアーケード・ドライバーの性だろう。

さて、このマウンテンの初期の目標は1分5秒を切ることだ。しかし、コースのレイアウトを飲み込んでしまえばこれはかなり早いうちに達成できるはずである。

次にタイムアタッカーレベルだが、ここでまず1分3秒を切れればかなりのものである。恐らく1分2秒を切るのもそう大した夢ではないはずだ。ここはコーナーも多いため、コンマ数秒の積み重ねとなるので攻略のしがいもあるコースだと言える。

またこのマウンテンは景観も素晴らしいコースなので、攻略のために走りまくるのも結構だが、たまには景色も眺めて見て欲しい。

SEGA RALLY 2
HARD COURSE

SNO

W Y

前作には無かったスノーコンディション。誰もが想像するとおり、非常にスリッピーな路面だ。ここのポイントはいかにコースを憶えるかに尽きる。

スタート風景から一面白銀の世界である。このラウンドはスウェディッシュがモデルとなっている。このコースの途中には2連ジャンプがあるのだが、実際のスウェディッシュにも有名な2連ジャンプがあり、観戦する際のベストポジションにもなっている。このコースの雰囲気は道幅を除いて驚くほど本物に近い。

このコースをパッと見て目に付くのは後半に入ってからのヘアピンだ。しかし、走り出してみると徐々に悪化していく路面に絶望的な気持ちがつのっていく。これでヘアピンなど曲がれるのだろうか、いや、果たしてそこまで辿り着けるだろうか、と。

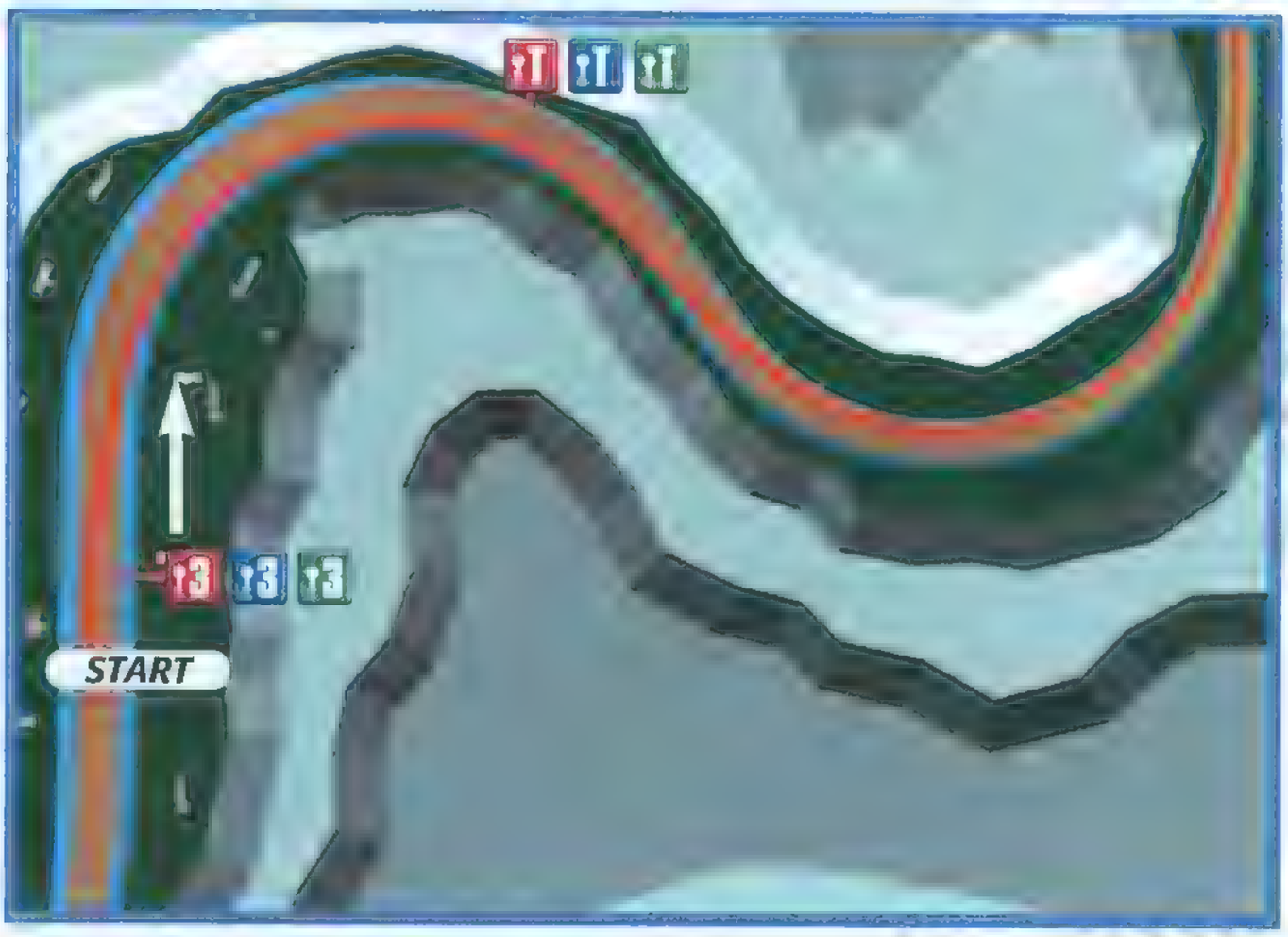
実際は道幅に余裕もあり、慎重に走れば全く問題ない。このラウンドの1番の攻略ポイントはいかにコースを憶えるか、という点に尽きる。コーナーに進入してからハンドルをきっているようでは遅すぎるため、早めに先を読んで攻める必要がある。それと同時に重要なのが、路肩に乗り上げないこと。アウトにせよインにせよ、路肩に乗り上げると車体は激しくはね上げられ、一気に速度を失うからだ。

つまり、このコースにおいては慎重に無理をせず、なるべく安全にコースを走りきることがまず先決。無理に攻め込んだりしてミスを招き、タイムをロスするよりも、少々臆病に走った方が速いぐらいだ。攻め込むのはコースを憶え、ポイントが解ってきてからでも遅くはない。

このコースでのドライビングポイントはズバリ、アクセルワークである。いつもアクセルべったりの全開では無く、中間のパーシャルを保つことも時には必要だ。小心者と言われようと、ここは慎重に。

写真提供：小林直樹

SNOWY Section A



スタートはマウンテンコースと同様に回転数は2000rpm付近でいこう。ただし、スタート後の速度のノリは半凍結路面のためにかなり悪い。1速からいきなり3速へシフトアップするのは全コースの基本だが、滑りやすい路面のために一度吹け上がってから失速をするというタイプのホイールスピンをおこしやすい。だから3速へつなぐときには、まず1速で確実にグリップ体勢に入っていることを見極めてから行おう。

スタート直後はグリップの悪さもあり、最初のコーナーへ入ったあたりで3速からトップへのシフトチェンジを余儀なくされる。シフトチェンジのタイミングで一瞬、車の挙動が変化するのでこれに注意だ。

まず最初から嫌なコーナーが続く。1つ目と2つ目のコーナーは非常に大きな曲線のS字コーナーだ。グリップも悪いため、中間の直線で完全に車体を安定状態にするのは不可能に近い。

ここはやはりS字コーナーのセオリー通り、1つ目のコーナーの立て直しをそのまま2コーナー目に連続してつなげていくべきだ。素早い切り返しを行わないと2つ目のコーナーのOUTに確実にヒットすることになる。

2つ目のコーナーのクリップ直前から凍結路面に入る。幸いなことに2つ目のコーナーは後半が緩やかなので対処しやすいのだが、きちんと路面に対応したハンドル操作を行わないとやはりOUTにヒットする危険がある。きちんとハンドルからグリップを感じとって走っていこう。

CHECK1 INへ寄り姿勢を確保せよ

▲画面1

右コーナーへの進入は無理の無い範囲でINに寄せること。ラインはMID付近からINに寄せ、切り返しつつMIDの手前で次の左コーナーへ向いているようにしよう。このコーナー自体はそれほど難しくは無いはずだ。それよりも重要なのは次のコーナーへの姿勢をいかに確保するかだ。

スノウィはライン取りとタイミングさえできていれば、ほとんど全開で走りきることができる。早め早めのハンドル操作と、クリップ近辺の姿勢制御がポイントだ。

ただし、くれぐれもIN側に乗り上げないように。タイヤ1つ分程度ならむしろ最短距離という意味で有効だが、それ以上になると極端にコントロールが乱れるだろう。

CHECK2 凍結路面直前に一気にINへ

▲画面1

次の左コーナーではクリッピングポイントをやや奥に置こう。コーナー前半は比較的グリップの良い、半凍結路面だ。ここにいる間にコーナーのやや奥、つまりINよりもややOUT寄りに進入し、凍結路面に入る前にそこから一気にINに切り込んでいくのである。しかし、もしINへの切り込みが遅れると即OUT側にヒットする結果となるので、タイミングは完璧に把握しておこう。特にストラトスとプジョーではこの傾向が強くなるので注意。またこれとは逆に4WD車の特にカローラやエスコートのようなクイッキーな車では、グリップが悪いにも関わらず、驚くほどINに回頭し、極端なドリフトアングルになってしまうので注意しよう。

CHECK3 INに寄って最短ラインを狙え

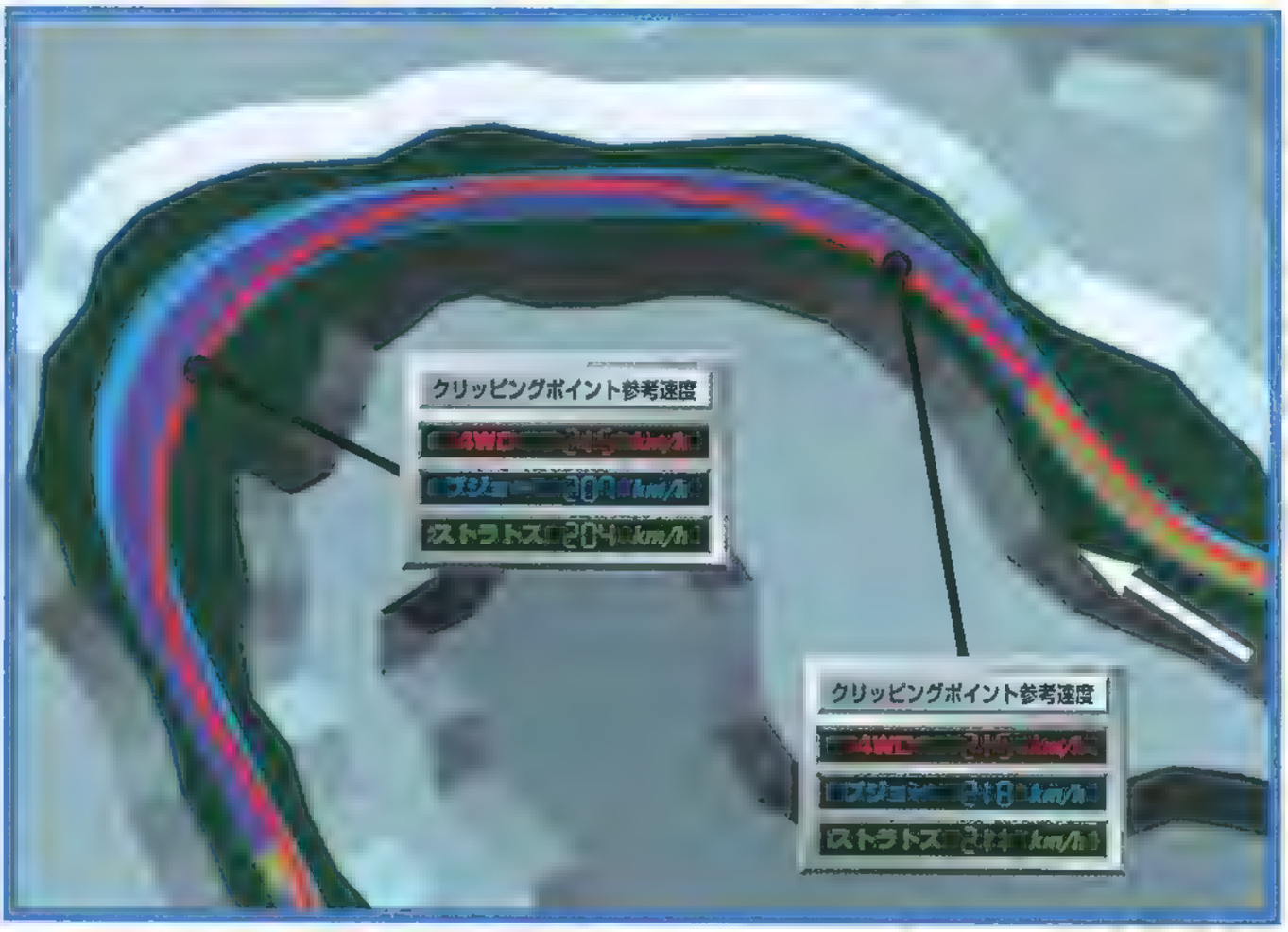
▲画面1

▲画面2

左コーナーの終盤はストレートではなく、緩やかに左へカーブしていく長いコーナーだ。そのためストラトスではコーナー脱出後にズルズルと弱ドリフトを残してしまい、グリップでの加速体勢に入ることが難しい。OUTへ膨らまない程度の細かいカウンターを何度も当てて、必ず加速体勢に持ち込むべし。

各車ともこの後はINに寄り、最短のライン取りを心がけよう。ただし、無理は禁物だ。

SNOWY Section B



Section Aを脱出後の長く緩い左カーブも含め、この後しばらくは緩い左右のカーブが続く。ここの攻略はポイントは無責任のようだが、これといって無い。スノウィではどうしてもコーナーへのアプローチタイミングが遅れがちになる。つまり早め早めのハンドル操作が必要になるのだが、それができるようになるには、まずコースを頭に叩き込むしか方法はない。

このセクションは、まずコースのカーブに合わせて安全に走り、コースを把握したら次はINに寄せて最短のライン取りを目指そう。

ただし、セクション後半はそうもいかない。長く緩い左カーブの後の右コーナー、そしてそれに続く左コーナーでは切り返しの早さが勝負だ。特に左コーナーへの進入ポイントからは積雪路面になり、前の右コーナーを引きずっていると確実にOUTへヒットすることになる。これも早めの操作で確実に車体を回頭させておくこと。

そしてこの後は息をつく間もなく積雪路面のままやや急な左コーナーへと向かうことになる。幸い、この左コーナーの手前には短いながらもストレートがあるので、まずここで確実に車体を右、つまり次のコーナーのOUTに寄せて置くこと。恐らく姿勢は完璧に整っていないかもしれない。しかし無理にでもINを狙い、可能な限り滑らかなラインでコーナーを抜けるのだ。

そして最後はできるだけコースの左、つまりINからMIDにかけて立ち上がっていこう。これは次のコーナーへの布石である。

CHECK1 確実にINを狙え

▲画面1

前半は難しいポイントが無い。緩いカーブの連続だ。しかし路面は非常にグリップが悪いので、ちょっとでも気を抜くとすぐにコースから飛び出してしまう。今までのコースのようなエスケープゾーン的な草地などは無く、コースミスイコール雪の壁への乗り上げとなり、大幅なスピードダウンを被ることになる。

ここはとにかくコースを憶え、確実にINを狙って走り抜けることのみだ。失ったスピードを取り戻すことは難しいので、極端なドリフトは禁物である。

ここでこのスノウィのINを突くためのちょっとしたポイントを述べておこう。このコースのほとんどの部分ではコースの両側は雪の小さな壁になっている。実際のWRCではわざとこの雪の壁に車体を擦り付けるようにして走行する。だがSR2ではそういうわけにはいかない。

体感機能のついたデラックス筐体だと解りやすいのだが、INに付け、雪の壁に車体前部があたるとちょっとした振動がある、さらに車体は雪に乗り上げると筐体はガクっと揺れ、画面でもわずかにその揺れが見て取れる。この状態なら接触によるロスはゼロだ。しかし、この後さらにINに突っ込み、明らかに車体が上を向くとこれは完全にミスである。速度はガクンと下がり、そこからの回復も難しくなるので、この微妙なポイントを早いうちにつかんでおこう。

CHECK2 INを突き無難にOUTへ

▲画面1

▲画面2

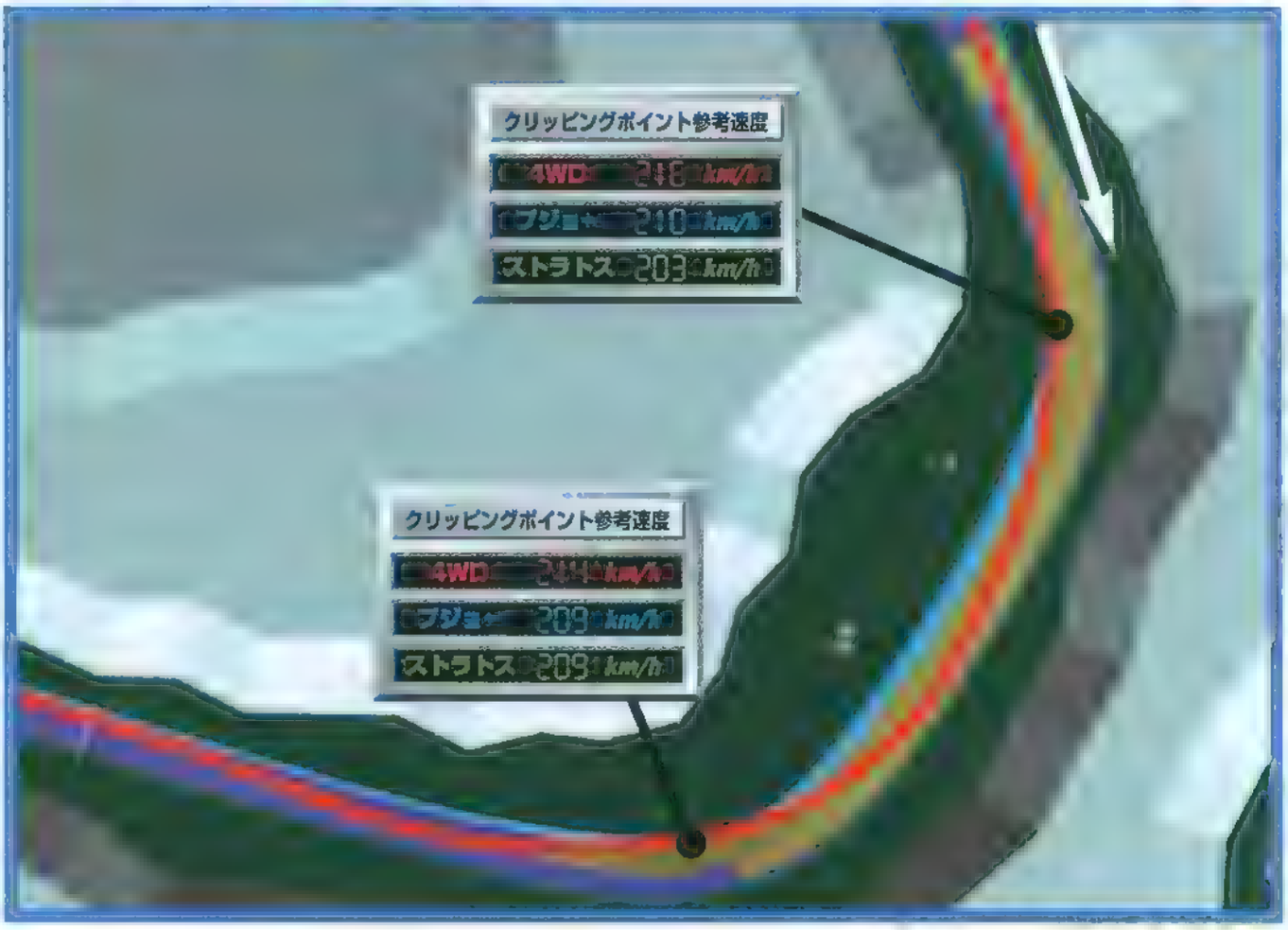
路面が積雪状態になり、ハンドルの抵抗が無くなったらいよいよ本番開始といったところだ。

まず積雪路面になるころにはコーナーへの進入体勢を作っておかなければならない。そのためには、前のコーナーからの連続した動作が必要だ。そしてまずINを突き、そのまま無難にOUTに抜けよう。そして短い直線で姿勢を立て直し、すかさず次の左コーナーのクリップ目指して切り込む。

比較的直線部分もあり、余裕がありそうだが、実際に走ってみると意外なほど忙しいはずだ。これは路面の悪さから車の立て直しに手間取るためで、姿勢もままならないまま次のコーナーへのアプローチを強要されるためだ。ここでも早めの操作を心がけること。

最終的にこのコーナーを抜けたらOUTへ膨らみ過ぎてはいけない。次の右コーナーはこのコースの第一難関で、かなり微妙なコントロールが必要なため、そこへのアプローチ前に万全の体勢を整えておかなければならないからだ。直線部分も短いのでかなり忙しいはず。

SNOWY Section 6



いよいよ第一関門である。ここまででもう既にうんざりしているドライバーもいることと思うが、スノウィの怖さはここからが本番だ。ここでは各車のドライビングセオリーは暫く忘れてもらいたい。

まず1つ目の右コーナーでは幸いなことに、コーナーへのアプローチ直前で積雪路面から凍結路面へと変化し、グリップ状態もやや改善される。コーナー自体もそれほどタイトではなく、このコーナーを抜けるだけだったら何の問題もないはず。しかもこの後はやや短い直線があるために、十分に体勢を立て直す余裕もありそうだ。しかし、次の右コーナーはかなり急で、体勢を立て直してからのアプローチでは曲がりきることができず、ほぼ100%の確立でOUTへ車体をヒットする。

ここはまず1つ目の右を少し多めのドリフトアングルで駆け抜け、そのドリフトをOUTへ膨らみながら短い直線の間も維持するのである。どうしても多めにカウンターをあてて姿勢を立て直したくなるのをグッと堪え、小さなカウンターを当ててINに向かうのを抑えるのである。そして次の右コーナーが画面の左に見えてきたら、そのドリフトの状態からINにハンドルを切り増ししてクリップに向かうのである。

つまり、2つ目の右コーナーは通常なら減速しないと曲がりきれないので、1つ目のコーナーを抜けたときのドリフトアングルを利用して、そこからさらにアングルを大きく変化させることで無理やり曲がってしまおうという作戦なのだ。

CHECK1 直線ドリフトで抜けよう

▲画面1

▲画面2

まず1つ目の右コーナーでは路面が変化する直前にOUTから一度INにハンドルを切り、すぐに軽くカウンターを当ててやる。これで車体は斜めを向いたままで真っ直ぐに走る、いわゆる直ドリ（直線ドリフト）というやつに移行する。そして次にコーナーのクリップへ向けて思いっ切り切り込んでやろう。これはどの車種でも同じだが、特にプジョーの場合はいかにINギリギリを突けるかが重要となる。

CHECK2 体勢の立て直しは禁物

▲画面1

1つ目のコーナーを抜けると車体はややオーバーアングルで直線に向かうはずだ。しかし、ここではこのドリフトアングルを維持するために軽いカウンターを当てるだけで、徐々にOUTへ膨らんでいく直ドリ体勢を維持しよう。決して体勢を立て直してはいけない。ここで体勢を立て直してしまうと、この次のコーナーでオーバースピードとアプローチタイミングのミスを招くからだ。

感覚的には1つ目と2つ目のコーナーのクリップをつなぐ緩いコーナーを走り抜けるといった感じだ。

そう、このセクションをまとめて1つの複合コーナーと見る、と言ったらおわかりいただけることだろう。

CHECK3 最後はドリフトで一気にINへ

▲画面1

▲画面2

いよいよ最終段階だ。ここでは中盤で温存したドリフトアングルを利用し、OUTから一気にINに切り込んで行こう。

感覚的には今まで保持していたドリフトアングルから、さらに切り込んでドリフトアングルを大きくしていく、といった感じ。ただし、ここのライン取りは非常にシビアだ。弱ドリフトから強ドリフトへの確実な移行を、完ぺきなコントロールのもとにこなさなければならないからだ。

SNOWY Section D

難関を越えた先は中程度のストレートだ。コーナーを立ち上がるとチェックポイントのゲートが見えるはず。次の左コーナーまでは緩い下りなのでスピードも乗せていけるはずだ。

しかし、その左コーナーは緩いヘアピンで、4速全開で抜けることはできない。ストラトスの場合のみ、4速のままアクセスコントロールを行うことで走り抜けることも可能だ。しかし、コントロールミスをすると致命的なタイムロスになる。よってここでは3速へのシフトダウンを行うことになる。基本的には3速全開のまま抜けきることができる程度のコーナーである。しかも素直なカーブを描くコーナーでもあるので、特に難しい点は無い。確実にOUT-IN-OUTで手堅く駆け抜けよう。

コーナーを抜けた直後はこれもまた中程度のストレートなので、ある程度のラインミスはフォローできるので安心して行こう。ここは積雪路面なので加速はかなり鈍い。3速のまま十分に速度を乗せてからトップへシフトアップすること。シフトアップのタイミングは全コース共通のストラトスは180km/h、それ以外は190km/hというのを忘れずに。

ここでは使用している車種によって微妙にコントロールが異なるので注意してもらいたい。

なるべくなら4WDの各車は別として、駆動方式の異なる車種をとっかえひっかえ乗るのは避けた方が無難だろう。別の車に乗った後はやはりリズムが狂う物である。

写真提供：小林直樹

CHECK1 チェックポイント後は3速へ

▲画面1

▲画面2

まず、このコーナー手前の直線では前のコーナー脱出後、一度左側に寄っているはずだ。それをチェックポイントのゲートをくぐる前に右に持っていこう（画面1）。そしてゲートを通過した直後に3速へシフトダウンだ。

まず4WDでは短い直線ながら、スピードがかなり乗ってきてのアプローチなので、ややオーバースピード気味だ。INに切り込みだしたら一瞬ブレーキをチョンとあてて、車体を一気にINに向けてやろう。あとはハンドルでの修正のみで3速全開だ。

ストラトスは直前のストレートでは十分にスピードを乗せてこれないので、コーナーリング開始直後に一瞬アクセルを戻す程度で切れ込んでいくはずだ。ストラトスは元々回頭性が良いので、それほど気を使う必要はない。また、コーナーを抜けると、早い時期に180km/hに達するのでシフトアップのタイミングが遅れないように注意しよう。

FFのプジョーでは恐らくコーナーリング中に何度かアクセルのオン/オフをすることになるはずだ。ハンドルよりもアクセルワークでのコントロールを目指そう。

SNOWY Section E

いよいよスノウィ最大の難関がやってきた。積雪路面でのタイトなヘアピンだ。こんな条件でのヘアピンなんてSR2以外のゲームじゃちょっと体験できないはず。そのため、はじめはかなり緊張するかもしれない。が、やってみると意外と簡単だったりする。

積雪路面はグリップは確かに悪いのだが、アクセルを戻しただけでタイヤの圧雪抵抗（108ページ用語参照）があるために意外なほど減速するのである。このタイヤの圧雪抵抗が逆に加速を悪くしている原因でもある。

このヘアピンは逆説的に聞こえるが、いかにスピードを落とさないようにするかがポイントだ。

右ヘアピンの直前には短く、やや鋭い左コーナーがある。これがかなりの曲者でこれさえなければもっと簡単なヘアピンなはずなのである。このヘアピン前のコーナーがあるため、ヘアピンに対してOUT寄りから進入するのを非常に難しくしている。また、ストラトスのような車の場合、このコーナーがあるためにヘアピンへの体勢を整える余裕が取れないのだ。

Section Dを抜けてきちんとコースの右に寄っていれば、このヘアピン前のコーナーのINを突いて直線的に抜けることができるので、まずはそのSection Dの終わりからがヘアピンへの準備段階だと考えること。そしてこのヘアピンが初めてサイドブレーキを使用するコーナーとなる。いきなり嫌な場所で使わされるわけだが、いつかは越えねばならない壁と諦めて、いや気合いを入れて行きたい。

CHECK1 ヘアピン前でMIDに付けよう

▲画面1

▲画面2

まずヘアピン前のコーナーはOUT-IN-MIDのつもりで抜けてこよう。極端にINに付こうとすると、次のヘアピンに対して車体が大きくOUTを向いてしまうので注意が必要だ。特にストラトスではどうしてもテールが流されがちなのであまり無理をしないこと（画面1）。

各車とも画面2のポジションに付ければベストだ。そしてここから一気にINに向けて切り込んで行くわけなのだが……。

CHECK2 サイドブレーキの出番！

▲画面1

さあ、ここからが一仕事だ。まず4WD車の場合、ハンドルを切り出すと同時にシフトを2速へ叩き込みつつブレーキを踏む。そしてシフトチェンジをしたその手を素早く下へ伸ばし、サイドブレーキを引くのである。ここまでを一瞬で完了しなければならない。車体が十分にINを向いたらサイドブレーキを放し、アクセルに足を乗せる（まだ踏んではいけない）。

ストラトスとプジョーの場合はシフトを3速へ叩き込むこと以外、同様なアクションとなる。

早い人ではアクション開始からサイドブレーキを引くまでは0.5秒ほどだ。これを完璧に淀みなく行えれば、ギャラリーに対するアピール度も非常に高い。

CHECK3 終盤のドリフトは控えよう

▲画面1

さて、十分に車体も回頭し、車はクリップに付いた。

まずここで4WD車はカウンターを当てつつ3速へシフトアップし、アクセルを踏み込んで行こう。車体はOUTへ膨らみながらスライドしていくはずだ。

ストラトスとプジョーの場合は3速にはじめから入っているのでカウンターを当てながらアクセルを徐々に踏み込んでいこう。

各車ともこの直後に左コーナーが控えているので、終盤でのドリフトアングルは極力抑えていくこと。特にストラトスはドリフトからの回復と、次の左コーナーへの進入を連続して行うことになる。

またこの後の4速へのシフトアップもタイミングを外さないように注意しよう。

SNOWY Section F

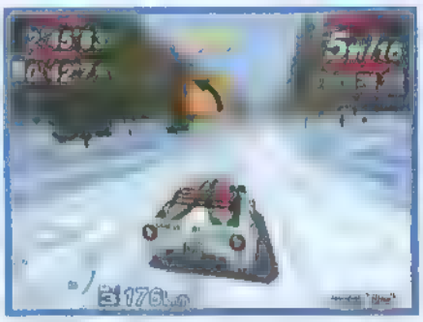
ヘアピンの後は緩やかな、直線に近いカーブが続く。ここまでをこなしていれば、何も難しいことはないだろう。ひたすらコーナーのINを突き、直線的なラインを走っていくのみだ。

決して不必要なドリフトをしてはいけない。ヘアピン後の速度低下を確実にここで取り戻すのだ。この連続カーブの後は緩く長い左コーナーとなる。ここも特に難しいことはないので、手堅くINを、ハイスピードで攻められるように頑張ろう。

ただし、左コーナーの途中から積雪路から凍結路面へと変化する。積雪路面のつもりでハンドル操作すると、予想外に大きな挙動変化をするので気をつけよう。これは雪上ラリーではスパイクタイヤを履いているので、凍結路面のほうが実はグリップが良いためなのだ。

CHECK1 右カーブ直後は右側へ

▲画面1



▲画面2

▲画面3

まず前半の直線コースに近い部分だ。4WD車とプジョーは特に頭を悩ませるようなことはない。ただひたすらストレートに近いラインで走り抜けるのみだ。

少々問題があるのがストラトスだ。グリップの悪い路面においては、ストラトスはちょっとしたハンドル操作で車体のスライドを発生させるため、加速状態を維持するのが多少困難になる。緩やかなハンドル操作で、グリップを維持し、しっかり加速できるようにしたい。

各車とも非常に緩い右カーブを抜けた時点で確実に右サイドへ車体を持っていくこと。次のコーナーがいくら緩やかだからといって気を抜いてはいけない。確実に手堅くというのがこのセクションの基本だ。

CHECK2 凍結路面への変化に注意

▲画面1

▲画面2

各車ともOUT-IN-OUTで駆け抜けよう。だが、非常に長いコーナーなのでOUT-IN-OUTのINの部分が非常に長い。インベタで走り、出口が見えたらすかさずカウンターを当てて姿勢を安定させよう。

このコーナーは後半から凍結路面となる。ハンドルにも急にグッと重さがかかることでその違いが解るはずだ。積雪路面と凍結路面では先にも書いたとおり、グリップがかなり異なるので注意が必要だ。特にハンドル操作中に路面が変化した場合、思わぬ動きをしてラインを乱すことになるので、予めそれを予測して走行しよう。

ここではタイムによってはコーナーの中で敵車を抜くことになる。INにぴったりと付いていればMIDを走行する敵車を抜くのに何の問題も無い。しかし、少しでもOUTへ向けて膨らむとこの敵車の後部にドリフトした車体が見事に引っかかる。敵車は自分よりも速度が遅いため、こうなると最悪だ。コーナーを抜けた後も敵車が横に並び、思ったようなラインが取れないまま、次の2連ジャンプに向かうことになる。もちろんタイムへの影響は大だ。

写真提供：小林直樹

SNOWY Section 6

いよいよスノウィも終わりに近づいた。長い左コーナーの後は長い直線だ。ただし、この直線の途中には2連ジャンプがある。

このスノウィはスウェディッシュラリーがモデルとなっていることは前にも書いた。そのスウェディッシュにもこのスノウィとそっくりの2連ジャンプがある。いや、スノウィがスウェディッシュに似ているのだ。ジャンプ中はもちろん加速ができない。車体を安定させて、確実に速度を乗せていこう。

この2連ジャンプの後は左コーナーへと続き、そのまま中途半端なS字のような形でさらに右コーナーへの続く。このS字がスノウィ3番目の難関だ。最後の最後にかなり嫌なコーナーである。

まずS字の前の直線で確実に1つ目のコーナーのOUT、つまりコースの右に車体を寄せておくこと。ここはOUT-IN-MIDだ。

2つ目のコーナーへのアプローチは、スノウィで耳（目？）にタコができるぐらいに書いてきた早めの切り返しである。ここではそれが完璧にできていないと2つ目のコーナーはOUT側に突っ込むのが必至。そして失速してヨタヨタと格好悪いゴールをしてしまうことになる。

スノウィも初めの頃と慣れてきた頃とのタイム差が大きくなるコースである。また慣れた後でも、ちょっとしたミスで大きくタイムを失うコースだ。

慣れるまでの間は、アクセルを抜いてでも安全確実に走り込み、自信がついてきてから攻め込んでいこう。

CHECK1 えぐり込むようにINへ進入

▲画面1

1つ目の左コーナーは、OUTからINへ目一杯切り込んで行こう。

ストラトスの場合、少々スピードが乗りすぎているので、ハンドルを切ってから一瞬アクセルを戻してドリフトアングルをやや深くしてINに向かうことになる。

各車ともクリップをやや奥に設定し、えぐり込むようにして進入すると、次の右コーナーにつなげやすいはずだ。ただし、クリップを過ぎる頃にはあえてドリフトアングルを小さくしておく必要がある。

CHECK2 最終コーナーもINを突く

▲画面1

2つ目のコーナーへの進入は1つ目のコーナーと切り離して考えることはできない。1つ目のコーナーのクリップを通過して暫くしてから大きくカウンターを当て、車体が前を向いた後もそのままハンドルを切り続ける。すると目の前にはこの2つ目のコーナーのクリップが正面に見えてくるはずだ。あとはそのままINを突いてそのままゴールへかけ込むのみ。

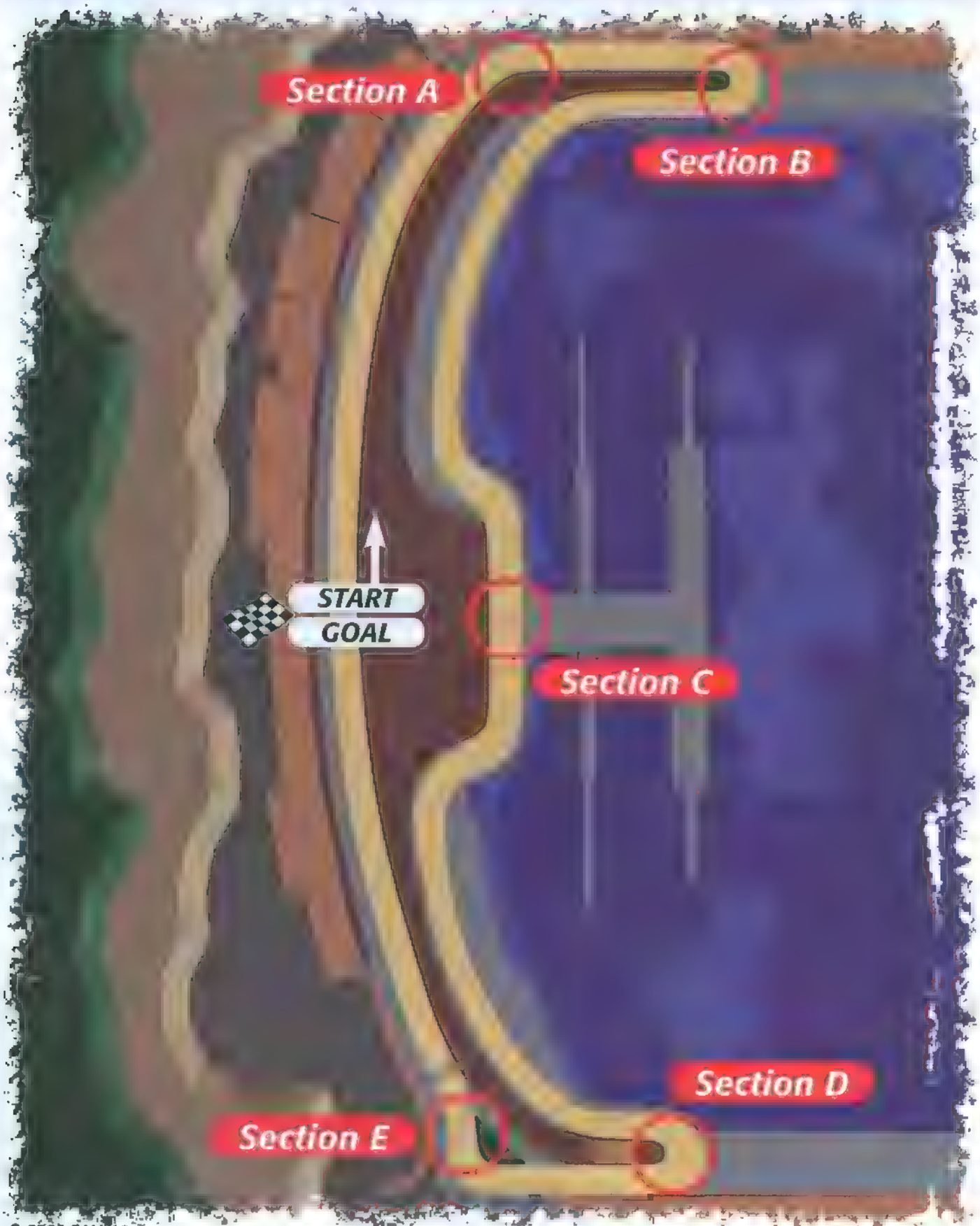
この一連の操作タイミングは何度もトライして体得してもらいたい。

SNOWY —まとめ

スノウィではまず1分2秒を切るのが目標だ。これを聞いて愕然とする人も多いかもしれないが、最終的には1分を切り、58秒台に乗せることも不可能ではない。アーケードラリーアタッカーを志すのなら、59秒台前半には確実に乗せられるようにしておこう。ここでタイムを削るポイントはまずコースを知り、先を読んでコントロールする。ひたすらこれに尽きるのである。

SEGA RALLY 2 EXPERT COURSE

RIVI



ERA

いよいよ超上級の第4ラウンドだ。しかし2、3ラウンドを走ってこれた人には拍子抜けかもしれない。ここは同じコースを2周するちょっと変わったコースでもある。

モデルとなったのはラリーでは90年近い歴史のあるモンテカルロ。F1でも有名なモナコを起点に山へ向けて走り、そしてまたモナコに帰ってくるという構成のラウンドだ。モンテカルロはスタート直後やゴール直前にモナコの街中を実際に走る。SR2のリビエラではコースを2周するが、こういったステージもWRCに実際にある。SSS（スーパー・ステシャル・ステージ）と呼ばれ、実際はスタジアムの中などで行われるものだ。

コース構成は長いホームストレッチ、クランクやヘアピンなど、ほとんどオンロードサーキットのようなレイアウトである。ポイントとなるのはやはり2ヶ所のヘアピンだが、ここまで走り込んできたならば、それほど難しいこともないはずだ。

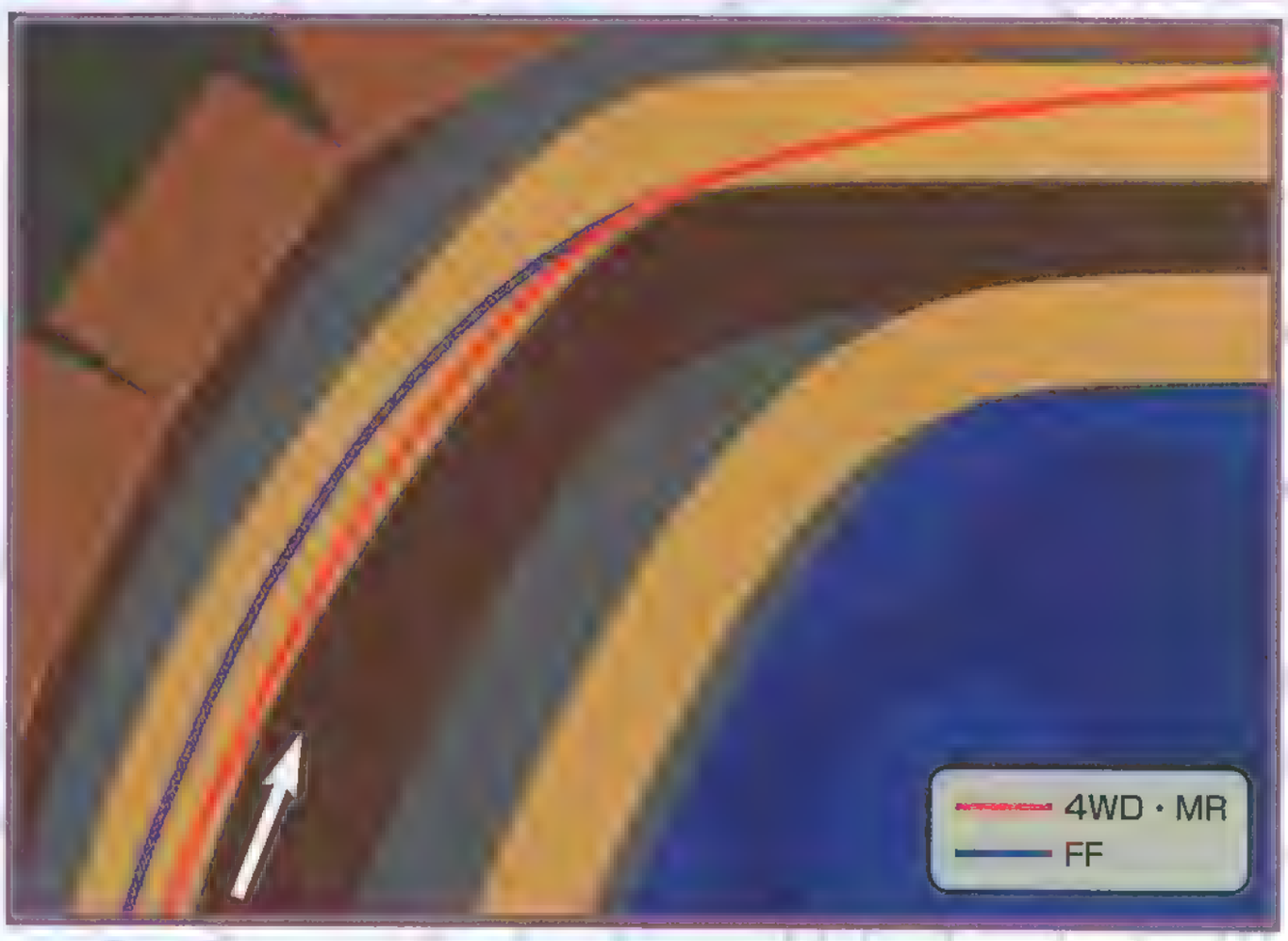
ただし、微妙なコースレイアウトの悪戯で、思わぬところでミスを起こしやすい。ヘアピンだけに気を取られていては、攻略もままならないコースでもある。ヘアピンも合計で4回走ることになるので、もちろんミスなく走りきる必要がある。

絶対的なコーナー数も少ないので、すぐにコースレイアウトは把握できるはずだ。このコースでは、初めのうちはそれほどタイムにこだわらず、サイドブレーキのタイミングなどに重点を置いた練習をするのがいいだろう。というのも、このコースまでの順位しだいでは、どう頑張っても1位でのゴールが不可能なためだ。また、その反面、普通に走れば簡単にポジションアップが可能なので、ここまでで5位に入っていれば問題なくトップは取れる。もし6位以下だったら、肩の力を抜き、練習と思って走ろう。

写真提供：小林直樹

RIVIERA

Section A

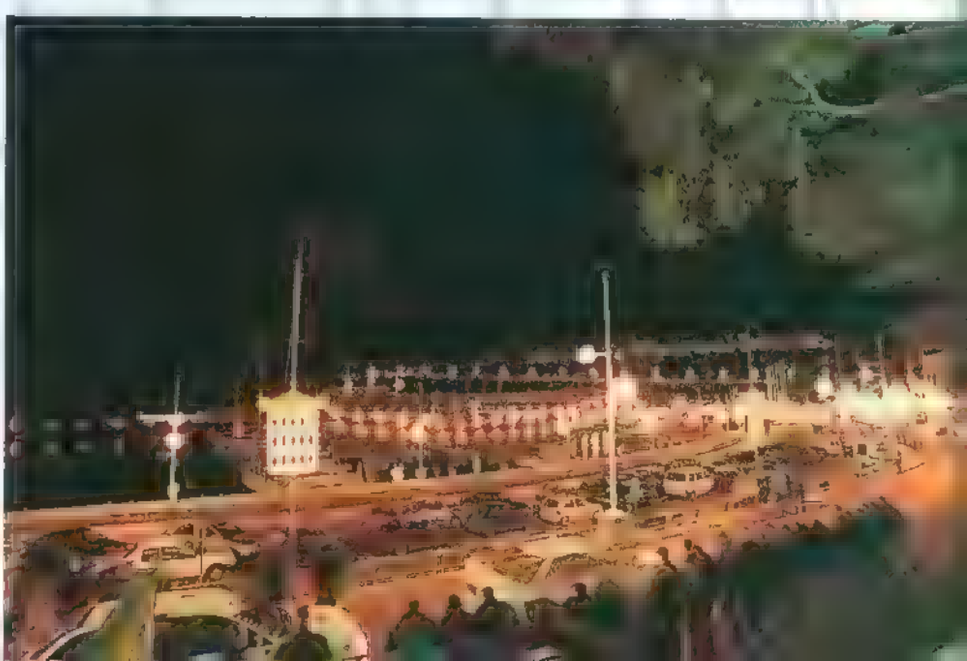


まさにF1のモナコを彷彿させるコース、オールターマックの最終戦、リビエラでのスタートだ。

スタート方法は3000rpmでタイミングを合わせる第1ラウンドと一緒だ。1速での安定加速が確認されたら、すかさず3速へシフトアップだ。そのまま3速でストラトスなら180km/h、4WD車とプジョーなら190km/hまで引っ張って4速へ。

スタート直後は緩やかな右へのカーブが続く。4WD車とストラトスはIN側、つまり右にぴったりと張りつき、最短ラインを狙おう。

プジョーの場合はコースの真ん中付近を走っていく。リビエラでのプジョーはひたすらOUT-IN-OUTをキープしなければならないため、スタート直後から第1コーナーのことを考えて走らねばならないからだ。



CHECK1 スピードに乗る前なので簡単

▲画面1

▲画面2

▲画面3

スタート直後の第1コーナーはまだ完全にスピードが乗っていない。そのため、さほどナーバスにならずとも無理なくクリアできるはずだ。

4WD車の場合はひたすらINへと切り込もう。特に早めに切り込むとか、そういったことは不要だ。

ストラトスも4WDとほぼ同じだが、ドリフトアングルを大きくするのは極力避けること。具体的にはコーナー直前からコースが徐々に右へと深く曲がり込んでいくの、無理にこれに合わせて切り込んで行くのではなく、徐々にMIDへ膨らんでいく感じへ持っていく。そしてそこからコーナーが見えた時点で軽く切り込んでいくのである。

プジョーの場合はMIDからINを擦る感じで切り込んで、滑らかなライン取りを心がけよう。逆に進入開始位置がOUT過ぎると距離がもったいないので注意。

CHECK2 無理なく緩やかにOUTへ

▲画面1

▲画面2

▲画面3

各車ともコーナーのクリップに突いたら、そのまま無理なく緩やかにOUTへ向かおう。コーナーの先は短い直線で、その先は右へアピンとなるため、体勢を乱してる余裕はない。つまり、このコーナーでミスをすると、次のコーナーではガタガタになってしまうことを意味する。

4WDは最終的にIN-IN-OUTのラインとなる。ほとんどグリップに近い状態で抜けられるはずだ。

ストラトスはややドリフトが入った状態でOUTへ向かうことになる。OUTへ膨らみながら素早くカウンターをあて、OUTの壁にピタリと張りつこう。

プジョーでは意識しなくてもMIDから進入していれば自然とOUTの壁に付けるはずだ。

この後は息つく間もなく最初の難関であるヘアピンに向かうので、しっかりと体勢を整えておくこと。

写真提供：小林直樹

RIVIERA Section B

さて、最初の難関が早くもやってきた。右へのヘアピンコーナーだ。リビエラには2つの似たようなヘアピンがあるが、それぞれポイントが微妙に異なるので攻略のしがいがある。

まず、ヘアピンへのアプローチはOUTからが基本。実際のヘアピン操作はスノウィとほぼ同じだが、リビエラの方が道幅に余裕がなく、しかもタイトだ。

まず実際の操作の前に、このリビエラでのヘアピン処理の心構えを明記しておこう。それはOUTにぶつかるぐらいならINに当てろ、ということだ。SR2では壁ターン防止のための仕掛けがコース両脇の壁に設定されている（次ページのコラム参照）。このため、OUTにぶつかるとそこから脱出するのに非常に手間取ってしまうのだ。

そこでSR2に施された壁ターン防止の仕掛けを逆手に取ってしまうのである。INにぶつけた場合、壁に吸い付けようとする力はOUT側と一緒だ。それが結果的に車体をコーナーのIN側に引きずり込み、わずかなオーバースピード状態でも曲がり切ってしまえるのだ。

ただし、実際には壁へのヒット1回につき、タイムをだいたい0.3〜0.5秒程度ロスすることになる。だから壁に当たらずに綺麗に駆け抜けるのが、やはりSR2の基本なのである。

ヘアピンの直後は短いストレートの後、緩めの左コーナーへ続くので一度OUTへ膨らんだ車体をMIDぐらいまで戻しておこう。とくにこの左コーナーに問題はないはずだ。

CHECK1 サイドブレーキを使え！

▲画面1

▲画面2

▲画面3

4WD車とプジョーはハンドルを切り込みつつ4速から2速へシフトダウンし、同時にブレーキを踏む。そして間髪を入れず、サイドブレーキを引いてやろう。車体が十分にINを向いたらアクセルはオフのまま曲がり続ける。そしてクリップを過ぎたあたりで3速にシフトアップし、4WDは思いっきりアクセルを踏み込んでいこう。プジョーはいきなりベタ踏みするとアンダーがでて、OUTに行き過ぎるので、3速にシフトアップすると同時にアクセルをパーシャルから徐々に踏み込んで行く。

ストラトスの場合もシフトを3速へダウンする以外は同様だ。クリップを抜けるまではアクセルをオフ、もしくはパーシャルをキープし、クリップ通過とともにアクセルを素早く滑らかに踏み込んで行こう。ストラトスはかなりドリフトを残すことになるが、素早く大きなカウンターを当てることでこれを回復させる。走り的にはあまり美しくはないが、一度OUT側に大きくテールを出すことで、OUTの壁へのヒットを回避するのである。

サイドブレーキは回頭させるための補助だということを頭に入れておこう。マウンテンのヘアピンはやや穏やかなので、フットブレーキだけで、車体をスライドさせ、ターンに持ち込むことで抜けられた。しかしリビエラではそれだけでは車体の旋回が足りないため、サイドブレーキを使って強制的にテールを流すのである。

壁ターンは通じない!!

多くのレースゲームでは壁にヒットしたときに、当たった壁が車を進行方向に沿って弾き飛ばそうとする。これにより操作ミスに対するシビアさを弱め、スピンもせずゲームを楽しめるのである。しかし、これを逆手にとり、コーナーで全開のままわざと外壁に当て、その反動を利用して曲がってタイムを縮めよう、というのが壁ターンだ。これははなはだしくゲームの雰囲気を壊すものだ。

進行方向へ向かって車を移動させようとする働きは今までと一緒だが、SR2ではこの壁ターンを防止するために、壁に吸い付くという新たな属性が与えられている。全開で外壁にヒットすると、車は上にはね上げられ、着地しても壁に磁石で張りついたかのように、ずんなりコースに復帰できなくなる。結果的に壁から引き離すようなハンドル操作をすることになり、大幅なタイムロスとなる。

RIVIERA Section 6

続いてはクランクともシケインともつかないコーナーがやってくる。リビエラはターマックなのでグリップも良い。スピードは乗っているがここまで走り込んで来た人なら何ら問題の無い場所だ。

ここは2つのクランクなのか、大きな台形のシケインなのかと悩むところだが、乗っている車によってどちらとも受け取れる。ここで怖いのはハンドル操作の遅れによる内壁へのヒットだ。ノーズをぶつけるのは論外だが、ボディサイドを擦るようにぶつけてしまうのはよくある。しかし、この1ヒットでタイムを0.1秒近く失うことになる。かといって車体を左右に大きく振ると、タイヤがわずかにグリップを失って加速が鈍る。

このセクションは各車ともOUT-IN-OUTに撤し、手堅くコーナーをパスしていこう。コーナーの曲率から直線的に抜けることは不可能なので、コーナーとコーナーのつなぎはハンドルの素早い切り返しで対処することになる。この切り返しは、初めの内はかなり早めに切るつもりでアクションをおこそう。

またここは、1つ目の左コーナーへの進入時に敵車と出会うポイントである。敵車は常にコースのMIDを走行している。そのため敵車のINを抜くつもりが、いきなり敵車がこちらに寄ってきて側面に当たってくる、というのも珍しくはない。道幅も狭いので、敵車の動きを予測して走ることが重要だ。

いずれにせよ、このセクションはそれほど困難な場所ではないので確実にパスして行きたい。

CHECK1 コーナー入口はMIDから入れ

▲画面1

▲画面2

最初のコーナーへはなるべくMIDから進入するために、車をまず中央に寄せておく。そして2つ目の右コーナーが見えてくるあたりで左に切り込み、クリップに付くか付かないかのうちに右に切り返す。車は左方向へのスライドを残したまま右コーナーのINに付き、そのまま徐々にOUTへ向かって膨らんでいくはずだ。

各車ともクランクを抜けた後は無理してINに付く必要はない。特にプジョーでは意図的にOUTに膨らんでいこう。次のクランクへ向かう直線の中間ポイントを曲線の頂点として、次へ向けて徐々にINに入っていくようなラインで走っていこう。

4WD車とストラトスの場合ではプジョーほどOUTに膨らまずともMID付近から次へアプローチできるので、最短距離を意識して走っていくこと。

次は右、左と続くクランクとなる。ここを抜ける要領は最初のクランクとはコーナーの来る順番が逆なだけで全く一緒だ。やはりポイントはクリップからクリップへの素早い切り返し。

ただし、ここを抜けた後は穏やかな左カーブが続いているので、特にストラトスでは弱ドリフト状態を残さないように気をつけよう。

各車とも2つ目のクランクを抜けたら緩やかに右に寄せて次の左コーナーへの体勢を整えておくこと。

写真提供：小林直樹

RIVIERA Section D

2つ目の難関であるヘアピンだ。基本は1つ目のヘアピンとほぼ一緒だが、難易度はこちらの方がやや上だ。それはヘアピン自体が難しいのではなく、ヘアピン前の左コーナーに原因がある。

ヘアピン前の左コーナーをINベタで抜けられればいいのだが、スピードに乗ってきているのでそれもかなり難しい。無理にヘアピン前にOUTへ付こうとすると、かなり姿勢を乱すことになり、結果的にヘアピンへのアプローチタイミングが遅れることになる。

まず最初の左コーナーへの進入を、確実にOUTから行うことが先決だ。ターマックによるグリップの良さを信じ、速度よりもライン取りを重視してクリアするのである。

CHECK1 多少早めに進入開始

▲画面1

▲画面2

▲画面3

まずヘアピン前の左コーナーでは気持ち早めに進入を開始すること（画面1）。この左コーナーから次のヘアピンまでの直線部分は実質無いものと考えた方がいい。この場所は極端な話、S字コーナーぐらいのつもりで考えておこう。

4WDの場合、特にクイッキーな車体では普通のハンドル操作だけで何の問題もないはず。

ストラトスの場合は早めにスライド体勢に入っておこう。こうすることでクリップを過ぎ、ストレート部分に入ったときには、車体が次のヘアピンに向けてアプローチ姿勢になっているようにするのだ。後は素早く小さなカウンターで車体を立て直し、ヘアピンに向けて安定した姿勢を確保しよう。

プジョーでは確実にOUTから進入しないとちょっと厳しい。最低でもコーナーを抜けた後はMIDに付けておきたい。

CHECK2 ここで再びサイドブレーキ

▲画面1

▲画面2

Section Bのヘアピンでは前のコーナーのつながりで自然とOUTから進入することができた。しかしこちらのヘアピンではそれが難しい。しかし、このヘアピンは進入後の道幅がやや広く、脱出後の直線部分も同様となっている。そのため、多少無理なコーナーワークとなってもある程度は許容できる。

コーナーワークはSection Bのヘアピンと全く一緒だ。4つの操作を一瞬でこなし、確実に車体を旋回させるのだ。

4WD車とプジョーでは2速に落とすため、クリップ通過後の3速へのシフトアップがあり、かなり忙しいはずなので気合いを入れていこう。

ここではどうしてもコーナーへのアプローチタイミングが遅れがちになり、コーナーを大回りしてクリップ後にOUTの壁にヒットしやすい。基本的にはINの壁にぶつけるつもりでねじ込んで行こう。OUTにぶつけるよりはINにぶつけた方が速く走れる、というのがSR2の基本だ。

ここを抜けた後は無理なくOUTに抜け、しっかりと加速体勢に持ち込むこと。そしてそのままコースの左をキープだ。

写真提供：小林直樹

RIVIERA

Section E

難所のヘアピンを抜けた後も、気を抜くことはできない。それに続く直角コーナーは、かなり嫌な作りをしているからだ。

コースを見るとわかるとおり、この直角コーナーの出口はOUT側がINに膨らんでいる。クリップのIN側に余裕を残して全開で走っていると、このOUT側の膨らみにほぼ確実にヒットするだろう。

きちんとしたライン取り無しにここへのヒットを防ごうと思うと、タックインや極端なドリフトを使用することになり、大幅に速度を失うことになる。

ここはライン取りさえしっかりしていれば、全開のままギリギリOUTの膨らみにヒットしないで抜けることができる。

これはそれほど難しいラインではないので、ヘアピンの余韻から素早く頭を切り替えて、常にOUT-IN-OUTを心がけて走ればいい。

運が悪いと直角コーナーに差しかかる地点で敵車と遭遇する。

この場合は早めにINを狙い、敵車のIN側に無理やり車体をねじ込んでいこう。敵車はコーナー中でもMIDを走行しているので、うまく行けばぶつかることなく抜けられるはずだ。

ここを抜けてしまえば、後はスタート地点へと続く緩やかに右にカーブするホームストレッチだ。いったんOUTに膨らんだラインを滑らかに右に寄せ、最短のラインを走行することを忘れないようにしたい。

CHECK1 確実にOUTから攻める

▲画面1

▲画面2

▲画面3

まず直角コーナーへの進入は確実にOUTから入ること。これは各車種とも共通だ。そのためには前のヘアピンを脱出後に確実に左に寄せ、短いストレートをそのままの状態で走行してくる必要がある。

コーナーへの進入は鋭く切り込み、コーナーのIN側にある白い斜線のペイントに乗るようにクリップへ付く。ここに乗れないと後々厄介なので、確実にこのラインを狙おう。

このコーナーのクリップには赤い上着のギャラリーが1人、路上に出ていて、車が近づくとヒョイっと後に下がって路肩にのるのが見える（画面3）。表現は良くないが、この路上にいる時のそのギャラリーに突っ込む感じで走行するとラインを狙いやすい。普段は目障りなギャラリーも、こういったときは役にたつ。

この後は右へのドリフトを残したまま、コーナーの終盤に入っていこう。

CHECK2 OUTの膨らみを避けよう

▲画面1

▲画面2

クリップを過ぎた後は、徐々にOUTへ膨らんでいくはずだ。クイッキーな車体の場合、ここで大きくカウンターを当ててしまうと、たちまちOUT方向への移動が大きくなり、例のOUT側の膨らみにヒットすることになる。気持ち的には最後にOUTに付くのではなく、MIDに持っていく感覚で車体をコントロールしよう。

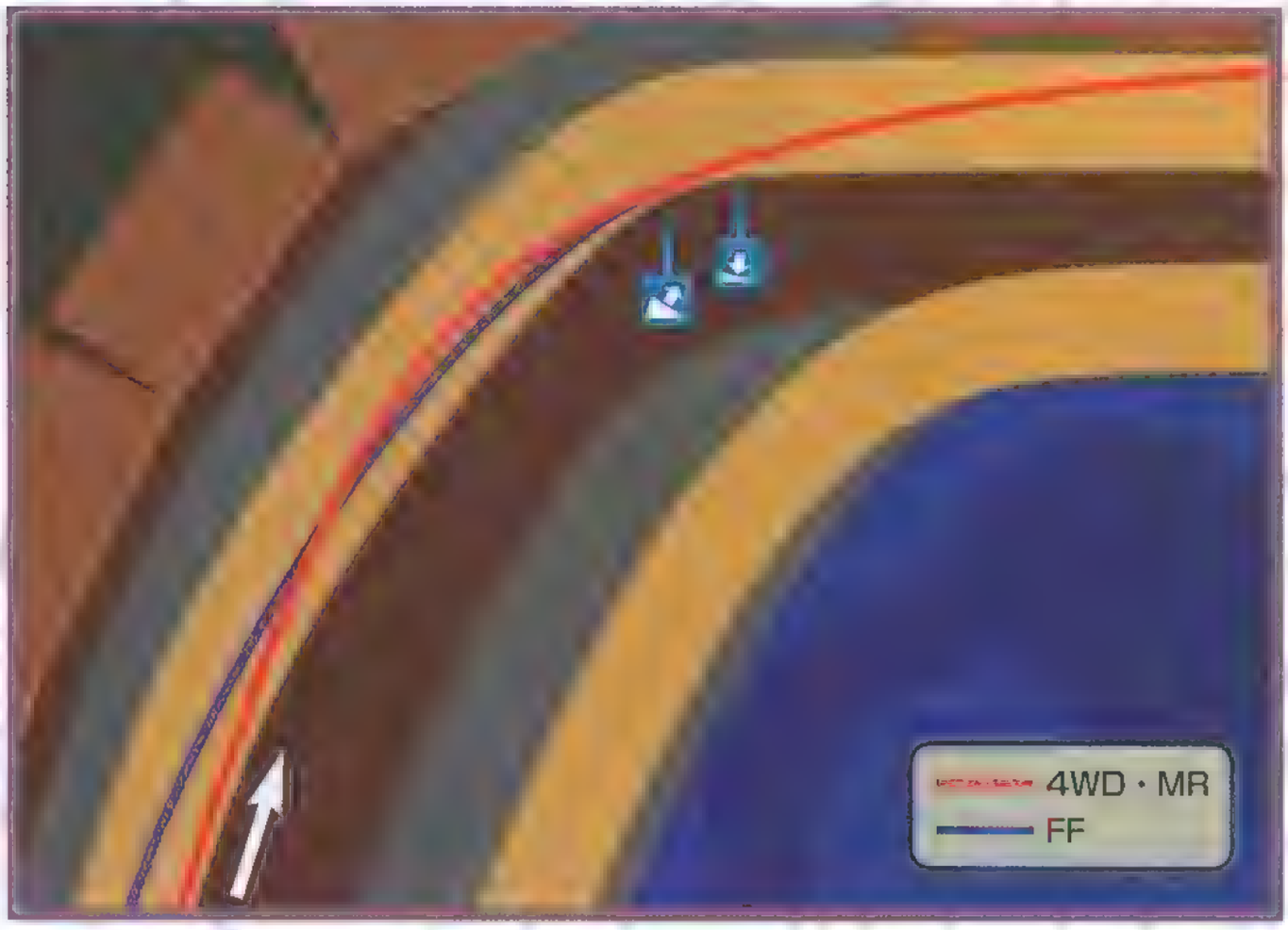
しかし、あくまでも気持ち的なものであり、極端な操作は禁物だ。軽くMIDを狙う感覚で抜ければ、OUTの膨らみをギリギリとはいえ、自然なラインで抜けていくことができるはずだ。特にストラトスではテールを出しすぎてテールをヒットすることだけは避けたい（画面1）。同じヒットするなら、車体の側面を擦った方がタイムへの影響は小さい。

OUTの膨らみを通過したら車体を素早く安定させ、確実に加速しながら徐々に右へ寄せていこう（画面2）。後はなだらかな右へのカーブに合わせてコースの右端を走行すればよい。

調子が良ければ恐らく、スタート地点通過の前後に敵車をパスできるはずだ。

RIVIERA

Section A



いよいよSR2の最終ゴールも目前だ。このリビエラでは同じコースを2周するが、ほとんどのコーナーは1周目と2周目に変わりはない。違いがあるのはスタート地点から1つ目のコーナーだけだ。

このコーナーの違いは進入速度だ。スタート直後と長いホームストレッチを全開で駆け抜けてきた後では、自ずと進入速度は異なる。1周目と同じ感覚でアプローチしてしまうと、思わぬアンダーステアでコーナーを曲がりきれないといった破目に陥るだろう。このポイントさえ押さえておけば、2周目以降は何の問題もないはずだ。後は壁にぶつけることなく、手堅くコーナーをクリアしていこう。

リビエラを5位でスタートしていれば、大した苦労も無く1位を取れるはずだ。トップに立ったら、後は栄光のゴールへ向けて全開で駆け込もう！

CHECK1 進入速度が速いのを考慮する

▲画面1

ホームストレッチ右サイドに付いて走るのは1周目同様だ。ただし、2周目ではスタート地点を通過したあたりから徐々にOUTに膨らみ、プジョー以外はMIDからOUTの付近で早めに切り込んで行く。プジョーはOUTからハンドルを切りながらアクセルを一瞬抜いてタックインを使って走り抜ける。

コーナーを抜けた後は1周目よりかなりシビアだ。スピードが乗っているがゆえに、ややオーバーアクションでコーナーに進入しているため、姿勢の立て直しに少々手間取るからだ。

次はヘアピンなので当然のことながら、このコーナーのアクションを引きずっている余裕はない。

RIVIERA ーまとめ

このリビエラの目標タイムはまず1分8秒台にはのせること。アーケードラリーアタッカーを目指すなら、少なくとも1分6秒台の前半に持ち込む必要がある。細かく言えば1周目を34秒台、2周目を31秒台を目指すことになる。

リビエラでありがちなミスにギア抜けがある。ここまでドライバーの手は汗をかき、叩き込んだ手にシフトレバーが張りついてしまうからだ。これはヘアピンの時のシフトダウンでよく発生する。そうなると車体は真っ直ぐ突っ込んで行ってしまうので、こういうときはトイレで手を洗って出直してこよう。いや、別にこれは冗談じゃないのだ。

さて、リビエラをゴールしたらトータルタイムのチェックを忘れないように。初めのうちは4分20秒を切ったあたりだろう。これが4分16秒ぐらいまで縮まれば1位をとれてもいい頃だ。

ここから先はタイムアタックとなるが、まず一人前のタイムアタッカーになるには、4分12秒は確実に切れるようになりたい。現時点での感覚からすると4分5秒まではいけるようだ。そこまで行けば最速レベルの仲間入りとなるだろう。あとは精進あるのみだ。それでは幸運を祈る。

写真提供：小林直樹

セガラリー2
開発スタッフ座談会

2月下旬、セガラリー2デラックス筐体が完成。そして3月中旬には対戦プレイが可能なツイン筐体が完成した。全国的にセガラリー2で遊べる状況が整いつつある4月上旬、開発スタッフに集まっていただき、苦労話などを語っていただいた。

前作は良い思い出に

くま(爆)　最初に、セガラリーで不満だった点がどれくらい解消されたか、などをお話ください。

佐々木　そうですね。当時できなかったことっていうのはいろいろあったのですが、特にグラフィックではMODEL2の限界が見えていてかなり厳しかったのです。今回、雪のステージや夜っぽいシーンがありますが、MODEL2では表現が難しくてできなかった。やはりMODEL2からMODEL3になって、一番大きく変わったのがグラフィックの部分だと思います。

くま(爆)　今回の座談会では、音関連のスタッフがいないのですけど、音楽とか、効果音はいかがでしょう。

佐々木　効果音は絶対に進化させようと思ってました。ここ数年のドライブゲームでは、音に関して進化があまり見られなかったので、とにかくリアルな走行音を作りたいと思ってました。

森　とにかくエンジン音を迫力のある低音の利いた音にしようと。で、開発の後半で、スリップ音や、タイヤからのスキール音など、ちょっと納得いかなかったところが多かったので、スタッフにいろいろリクエストを出しました。ちょっといろいろ悩んだみたいなんですけども、その辺無理言っていいものにしてもらいました。

くま(爆)　エボリューションVみたいに、実際にはまだ走っていない車とかはどうしたんですか。

森　実は全部の車に言えるのですけど、全部の車が全部あっているわけではなくて、やはりそのイメージで決めたところも多いのです。録れる音はなるべく実車から録りましたし、実車からの録音も多分大事だと思うのですけど、録ったっていうことにこだわるよりも、その求めているイメージに近くするっていうのを重視しました。

間口はとにかく広く

くま(爆)　車体の挙動面も進化したように思います。

佐々木　前作のセガラリーでは、若干間口が狭いっていう意見が多かったのですよ。例えば、ドライブゲームは、酒を飲んだ帰りにやるようなゲームでもあるのですけど、そういうときにまっすぐ走れる人はあんまりいない。そういう意見がすごく多かったので、今回は間口を広げて、なおかつ奥行きのあるっていう漠然としたものをプログラマーに要求したのです。

森　車を運転していて、行きたいところに本能的にハンドル切って、本能的にアクセル踏んで行けるじゃないですか。それをまず原点にしようと。

隠しカーの経緯

くま(爆)　今回のエントリーカー6台＋2台は、どのようにして決まったんですか？

佐々木　当初は前作の2台プラスαを考えていたのです。ただ、現役ではない車が多いと、半端なイメージのゲームになってしまうのではないかなと思ったのです。もうここは思いきってセリカとデルタを外して。いま現在WRCで活躍中の車をメインにしました。

くま(爆)　でもセリカとデルタって出てきますよね？　いつからでしたっけ？

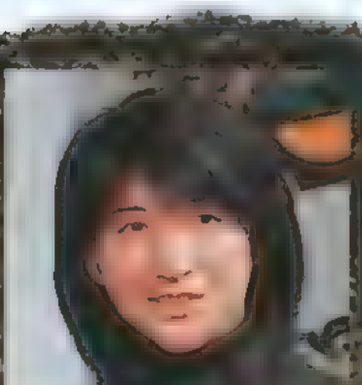
黒沢　初期電源を入れた後、100クレジットを超えるとタイマーがスタートして、それから24時間×30日経つのが出現条件になります。ただ、その仕掛けが入っているのがツイン筐体用のROMからなので、まだ出ないかな？

佐々木　外見ではタイマーが働いているのかわからないし、今回、コマンド入力も少し複雑なので……。

くま(爆)　まぁ、ツイン筐体にセリカとデルタの写真も貼られてますし、読者にはコマンドを教えます(編注：10ページ参照)。ただし、タイマーがちゃんと動作していないとコマンドを使っても出ません、

チーフプログラマー
山本宗平

1969年3月29日生まれ
1989年4月にセガ入社 以降
[illegible]



デザイナー
庄司久美子

1969年[illegible]月24日生まれ
[illegible]
CM
[illegible]
1993年3月[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]

ということだけ要注意。

ビデオでニヤリ

くま(爆)　ここからは、各担当ごとに特にこだわったことなどをお願いします。

庄司　私は上級と超上級のコースデザインをしました。

くま(爆)　超上級コースだけ2周するのはびっくりしました。ゴールしたと思ったら……走っているよ、って感じ。

佐々木　そうですね。1周が短いので。あと、ほんとのラリーもあそこは2周なんですよ。しかも、2周にするとだいたい1分ちょっと超えるくらいで、ほかのステージとのバランスが取れてちょうどいいかな、と。

くま(爆)　WRCのビデオで見たままの部分もありますね。

庄司　やはり、コースだけゲームっぽいとバランスがとれませんし、どこかで見たことあるな、っていうのが走っていて嬉しいとか、にやっとするところかなと思いまして。実際に全戦見て回るわけにいきませんから、そういうおいしいところを撮ってあるビデオを参考にして、そのなかでもさらに特徴的な、ここは見どころなんだろうなというところを抽出して、それで凝縮したつもりです。

くま(爆)　デザートやマウンテンでも、そういうモデルとかあるのですか。

佐々木　これっていうのはないです。強いていえばちょっと砂漠っぽいんで、デザートはサファリっぽいとか言われますけど、あんまり意識はしていません。逆にいうと前作のセガラリーっぽいイメージを初級、中級には残しています。

くま(爆)　なるほど。

佐々木　中級ステージはコースレイアウトで苦労しています。走行性能がある程度固まったところで作り出したので、あれは最後にレイアウトが決まったところなのです。だいたい、森が作った車をいろいろ走ってみて、どういう走行性能があったらとか、自分がほんとに運転しているような気持ちになれるかなとか考えて作りました。

初級ステージに関しては、前作よりももっと初めてプレイした人が走れるコースに、というのをすごく目標にして作りました。前作と比べると、初めてやったお客さんが気持ちよく走れるのではないかなと。初めてのロケテストのとき、同じようなコースだったのですけど、実は違うレイアウトで、すごく難しかったのですよ。やはり初級コースですから、すごい難しいのもってきちゃ駄目だなって反省もありまして、かなり走りやすいものを作れたと思います。走りやすいんだけど、飽きさせないってのを目標に作りま

した。

プログラムが重い！

くま(爆)　杉山さんはいかがでしょう？

杉山　僕はツール回り半分ぐらいと、あとはビジュアルの部分の集合場所をやらしてもらいました。重いプログラムを書いて黒沢さんに迷惑をかけてしまって。

黒沢　いえいえ。

杉山　最初のころはプログラマはそれぞればらばらにプログラム。私のエフェクトにしても自分の好きなように処理速度を割り振って、やりたいことを、どんどん付け加えて、重いのを作っていってしまいました。しかし結局はみんなで処理速度を分けて、シーンを使っていかないといけないので最終的にとても普通に動かない、処理落ちしちゃうっていう状態になって、で、黒沢さんと調節する、という……。

くま(爆)　それは要するに、CPUタイムが少なくなるようなプログラミングをし直す工程が必要になったと。

杉山　そうです。僕は昔から物理現象のシミュレーションがすごく好きで、そういった挙動をリアルタイムでやるとかが特に好きでした。そういった意味ではこのようなエフェクト処理に参加できてすごく楽しかったです。でも、最終的にはMODEL3でも処理速度が足らなくなるという、すごく贅沢なこといってしまいました。

佐々木　最終的に、処理速度はあればあるだけ使うよね。

でこぼこをいかに伝えるか

くま(爆)　黒沢さんの役目は？

黒沢　大体、そのみんなの作ったプログラムをとりまとめて、おかしいところがないか見たりとか、その全体の取りまとめをやったりしました。今回の目玉というか、最初にやった仕事が、地面と車のタイヤが当たるところの関係を作ったことで、そこが今回一番こだわりを持って作ったところです。実は、画面上の絵に描いてある小石一個までちゃんと拾えるようになっているのです。

くま(爆)　ほう。

黒沢　で、どんな細かい凹凸があってもそれをちゃんと拾って追跡できるように作ったっていうのが私の今回の売りなのですけど、わからないですよね。ほんとによーく見ていると一応絵で出ている溝とかに落としたときに、ちゃんときりぎり溝に引っかけてやろうと思えば走れるし、橋のところとかでも、目に見える凹凸がちゃんと反映していると思うのですけれど。ああい

プログラマー
森　一浩

1967年8月生まれ。1997年セガ入社。セガラリー2が…

プログラマー
杉山　一

1970年9月2日生まれ。セガは1995年に入社。AM分室配…

プログラマー
黒澤 雅仁

聞き手
くま(爆)

本名は末次敏明。1967年3月生まれ。セガツーリングカーチャンピオンシップオフィシャルビデオドライバーをはじめ、双葉社への攻略本への協力、AMショータイトーブースでのサイドバイサイド2イベント協力など、多方面で活躍中。本書でも攻略監修を担当。謎のトライブゲーマー集団「マル（爆）隊」の外報部長(ホームページはhttp://www.marubaku.com/)。

うのを手順的にちゃんと取れるようにするっていうのが一番やっていて面白かった仕事です。

佐々木　舗装と砂利の段差とか、あと草にのった、その草の凸凹とか、路肩のでこぼこなのかもその手法を使ってやっているから、適当に揺らしているのではなくて、結構見た目通りの動きをするんですよね

人も一人ずつ描画

くま(爆)　山本さんは？

山本　ほとんどライブラリーとか、あと、逃げる人。前のセガラリーでは、ああいう逃げる人とか一人もいなかったんですけど、MODEL3のおかげで、まともな動く人を出せるようになりました。処理速度の都合で、コース中に1000～2000人くらいなんですけど。

くま(爆)　あれはもしかしたら、ほんとに一体ずつ……。

山本　一体ずつです。

くま(爆)　すごい。

佐々木　人にはやはりいろいろレベルがあって、前作みたいにただ立っているだけで、こっちを向くような人もいれば、ちゃんと走って逃げる人、手だけ振っている人もいて、そういうことで割り振る。全部逃げるぐらいのポリゴン数で処理を食うように作ってしまうと到底いまぐらいは出せないので。

黒沢　この配置も別にランダムに配置しているのではなくて、ちゃんと担当の人を置いて、担当の人にやってもらっておいていますから。

雰囲気作りのサイドブレーキ

くま(爆)　セガラリー2の最大の目玉とも言えるサイドブレーキですが。

佐々木　やっぱりあった方が遊び方に幅ができるなっていうのがあって、あって幅が出るんだったら、つけた方がいいっていう意見ですね。

森　あればひきたいと思いますけどね。

佐々木　気分を出すっていうのもすごい大きなものだと思うのです。やっている気分になるとか、なりきれるっていうのか、それを使うことによって。だから、速く走るだけが目的ではなくて、やはりそれを使ってヘアピンなんかもそれで曲がれるようになる。それだけでも成功かなと。

次回作は？

くま(爆)　次回作についてはいかがですか？

佐々木　いまはまだ、スタッフには押しつけないで、これが作りたいっていうものができたときに作るというスタンスをとっていきたいなと思い

ます。セガラリー２も出たばっかりなんで、続編はいまは全然考えられないです。

くま(爆)　いまはとにかくセガラリー2を遊んでもらうと……。分室としては、車以外の違うゲームはやらないんですか？

森　分室として、別に車に限っているわけではないです。

佐々木　車ゲーム軍ってわけではないですね。それはもう何でも。

くま(爆)　何か作りたいものがあったら、さらに別なものが出てくる可能性はあるわけですね。

佐々木　そうですね。何が出てくるかはお楽しみ、ということで。

(1998年4月2日、セガAM分室にて収録)

セガラリー2をより楽しむための用語集

▶ターマック

アスファルト路面のこと。実際のWRCではほとんどが土の路面を走行するが、カタルニア/コスタ・ブラバやツール・ド・コルスほとんどがターマックコースだ。

▶グラベル

土、砂利、あるいはその両方が混ざった路面のこと。当然の事ながらグリップは良くない。また、これとは別に雨で濡れた状態をマッド、つまり泥と呼んでいる。

▶クラスト

砕けた岩でできた路面。角の鋭い大きめの砂利なので、タイヤがボロボロになる。幸いなことにSR2にこの路面はない。

▶スノー&アイス

モンテカルロやスウェディッシュは雪や氷の上を走行するラリーだ。雪面はグリップも悪く、真っ直ぐ走ることもままならい。しかし、完全凍結路面はスパイクタイヤの恩恵で、ターマック並みのグリップを得られる。ただし、シャーベット状になった路面はこの限りではない。

▶圧雪抵抗

積雪路面ではタイヤはその荷重により雪面に沈み込む。タイヤが回転している場合、そのわずかな窪みから登り上がることになる。実際はタイヤが前方の雪を踏み固めていく状態だが、これがかなりの抵抗となり加速も悪く、アクセルを戻すとたちまち速度が落ちる。

先頭近くを走る車は別名ラッセル（雪かき）などと呼ばれ、あまりありがたくない役目を果たすことになる。

▶グループA

FIAが規定するWRCのカテゴリー。年間生産台数が2500台以上で後付けのエアロパーツ、駆動方式の変更、エンジン形式の変更などは禁止されている。また、ベースとなる車両は4座席以上なければいけないので、ミドシップ車などは実質排除されている。現在は三菱のランサーのみがこのカテゴリーで参戦している。

▶グループN

グループAよりもさらに改造範囲に制限のあるカテゴリー。基本的に市販車に最低限の補強装備を施しただけである。

▶WR Car

World Rally Carの略。97年からのレギュレーションで、年間生産台数が25000台以上の市販車をベースにする。改造が許されている範囲は駆動方式をはじめとして、かなり大幅な変更が許されている。現在はトヨタ、スバル、フォードがこのカテゴリーで参戦しており、来年からはさらにプジョー、フォルクスワーゲ

写真提供：セガ・エンタープライゼス

ン、セアト、ヒュンダイなどがこのレギュレーションに移行するようだ。99年のWRCは大乱戦になるだろう。

▶キットカー

FFのノンターボ車をベースに、駆動方式以外の部分で広い改造範囲が認められているレギュレーション。実質上、メーカーのワンメイクマシンだ。

プジョーは現在このカテゴリーで参戦しており、オールターマックラリーでは驚異的な速さを誇る。しかし、99年からはこのレギュレーションは寂しいものになるに違いない。

▶クリッピングポイント

クリップ、クリップポイントなどともいう。コーナーに進入し、最もコーナーの内側に寄るポイント。クリップを奥に、などのように良く使う言葉だ。

▶テール

尻尾という意味だが、総じて車両の後方部分を示す。リア（後）も同じ。

▶ノーズ

鼻という意味だが、これは車両の前方部分を示す。フロント（前）ともいう。

▶ドリフト

22ページからのドライビングテクニックを参照。

▶カウンターステア

22ページからのドライビングテクニックを参照。

▶タックイン

22ページからのドライビングテクニックを参照。

▶コ・ドライバー

あまり脚光をあびることは無いが、ラリーにおいて実際に車を運転しているのコ・ドライバーだと言っても過言ではない。コースの先や注意点をドライバーに読み上げ、ペースのコントロールをし、サポート隊との連絡を取るのが仕事だ。コ・ドライバーがいなければ、ドライバーは全開走行などままならないだろう。

▶FIA

世界自動車連盟の略。WRCはもちろんF1などといった、各種選手権の取りまとめ役。日本でいえばJAFに近い。

▶シーケンシャルシフト

最近市販車にも採用し出されたセミオートマチックシフト。シフトのアップ/ダウンをシフトノブの上下だけで行う。ちなみにSR2のシフト方式はドグ・ミッションと呼ばれ、クラッチ操作を自動で行うマニュアルミッションだ。

写真提供：小林直樹

▶フルロック

ハンドルを左右どちらかに目一杯切った状態。

▶ミスファイヤリングシステム

ターボ車ではアクセルを戻してしまうとターボのタービンの回転が落ち、次にアクセルを踏み込んだときにタービンの回転が再び上がるまでのターボラグが発生する。これを回避するため、アクセルを戻したときに意図的に排気の中にガソリンを混入し、排気管の中で爆発させるのである。この爆発の力でタービンは回転を落とすことなく回り続ける。SR2でもこれが再現されており、アクセルを戻したときにパンパン！と派手な音がして、マフラーからのバックファイヤーが見えるはずだ。

写真提供：小林直樹

▶アクティブヨーコントロールシステム

これは三菱が採用しているシステムで、左右のタイヤに対する駆動力をダイナミックにコントロールして、コーナーを思い通りに曲がってしまおうというもの。市販車ではこれに似たものをホンダのプレリュードが採用している。

▶ターボリストラクター

これは競技車両の馬力競争を規制するため、ターボへの吸気断面を32φに制限するもの。95年のトヨタワークスのレギュレーション違反はこれであった。また、これとは別に各ワークス間での自主規制として300馬力規制がある。リリースされている資料ではこの数値を守っているようだが、実際のところは不明である。

▶重量制限

重量制限と聞くと重くてはいけない、という風に勘違いしてしまいそうになる。この重量制限とはボディの最低重量で、決められた数値よりも軽くてはいけない、というもの。4WD車では1200kgと決められているが、現在の技術ではこれを下回るのは非常にたやすい。そのため、あえて軽量にボディを組み上げ、余った分はバランス配分のためなどに使用される。

▶ドーナツ

SR2を最後まで走りきるとスタッフロールの時にクルクルとスピンしている車を見ることができる。これをドーナツという。

▶ギャラリー

レース観戦者。今回のSR2ではこのギャラリーになかなか味がある。また、明らかに誰かの顔写真をマッピングしたギャラリーも見受けられる……。

実際のWRCでは転倒した車両をもとに戻すのに、よくギャラリーに手伝ってもらうことがある。これは別に競技違反とはならないので、ギャラリーもここぞとばかりに喜んで手伝っているようだ。ただ、中にはひいきにしているチーム以外の車両に投石したり、道に釘をまいたり、あるいは走行する競技車に触るという度胸試しをする輩もいる。ちなみにゲームセンターにもギャラリーは出没するが、走行中に視界に入ることは少ない。

▶ナンバープレート

欧米ではライセンスプレートと呼ぶ。競技車両なのにナンバーが付いているというのも何か変な感じだが、WRCは実際の公道を使用して開催され、移動区間では一般車両に混じって走行することになるので当然なのである。もちろん移動区間でのスピード違反は、ラリー車両であろうと検挙される（普通は見逃してもらっているようだが）。

▶シュノーケル

デザートコースをゴールしたとき、車両の前面に黒いパイプ状のものがボンネットから生えているのに気がついた人もいるだろう。これがシュノーケルだ。

サファリでは深い川を渡る場合もある。シュノーケルはエンジンが水没したときにエアを吸入できるようにするためのものだ。

▶スペアタイヤ

デザートコースでストラトスが背中にタイヤを背負っているのに気づいたことだろう。通常、スペアタイヤは1本だけの積載が許されている。しか

し、苛酷なサファリでは特別に2本まで許可されているのだ。ストラトス以外の車両は余裕があるので2本とも車内に積載している。しかしストラトスは1本しか積載できないので、しかたなくもう1本を上に載せているのである。

ちなみに実際のストラトスでは屋根の上にスペアを積んでいる。SR2でルーバーの上に積んでいるのは、恐らく屋根の上だとビハインドビューの時に邪魔に見えるからだろう。

写真提供：セガ・エンタープライゼス

▶年間ポイント

WRCは1レースで完結し勝敗を決めるパリ・グラナダ・ダカールのようなラリーではない。1ラウンド毎の勝敗でポイントが与えられ、年間を通しての獲得ポイント数で勝敗を決めるのである。

与えられるポイントは1位から6位までの順位で、それぞれ10、6、4、3、2、1となる。このポイントはF1などと同じようにドライバーズポイントとマニファクチャラーズポイント（メイクスポイント）がある。

▶ワークス

基本的に企業が運営するチームをワークスと呼んでいる。しかし、総じてこの言葉は、自動車メーカーが運営しているメーカーワークスを言い表すことが多い。

WRCにおいてマニファクチャラーズポイントを得るには、95年より全ラウンドにエントリーせねばならなくなった。そのかわりスポット参戦するチームにはメイクスポイントが与えられる

セガラリー2 オフィシャルガイド 読者プレゼント!!

1. セガラリー2特製カーホルダー 3名様
2. セガラリー2特製カーシェイド 3名様
3. セガラリー2特製帽子 3名様
4. セガラリー2特製腕時計 3名様

※提供：セガ・エンタープライゼス

応募方法

プレゼントをご希望の方は、本書についているアンケートはがきに、ほしいプレゼント番号と質問の回答をもれなく記入し、本書のカバーの角にある「プレゼント応募券」をアンケートはがきに貼って投函してください。締切は1998年6月末日(消印有効)。

なお、当選者の発表は発送をもって代えさせていただきます。

SEGA OFFICIAL BOOKS

セガラリー2　オフィシャルガイド

1998年4月30日　初版発行

編集	アミューズメント書籍編集部（松本勝晴）
構成・執筆	櫻薗冬弥、麻生　望
攻略担当	くま（爆）（末次敏明）、CDA（爆）（諸井照雄）
デザイン	共立印刷株式会社（中村一夫、阿達賢二、伊藤　学、亀甲奈々）
写真協力	トヨタ自動車株式会社、ラリーアート株式会社、 富士重工株式会社、小林直樹(フリーカメラマン)
写真撮影	今　直樹
制作協力	芸文社(プレイドライブ編集部、ラリースピリッツ編集部) 三栄書房(オートスポーツ編集部) マリンアート株式会社 株式会社マーベラスエンタテイメント 株式会社ユーメックス 株式会社メディアミックス＆ソフトノミックス
監修	株式会社セガ・エンタープライゼス(AM研究開発本部　分室)
発行人	岡村秀樹
発行	株式会社セガ・エンタープライゼス
発売	ソフトバンク株式会社　出版事業部 〒103-8501　東京都中央区日本橋箱崎町24-1 販売局　TEL.03-5642-8101 編集部　TEL.03-5642-8187
印刷・製本	共立印刷株式会社

©SEGA 1998
©SOFTBANK CORP.

ISBN4-7973-0623-8
Printed in Japan

落丁本・乱丁本はソフトバンク株式会社出版事業部販売局にてお取り替えいたします。
定価はカバーに記載されております。
禁無断複製

※ゲーム内容に関しての電話によるご質問は受け付けておりませんので、ご了承ください。

やっぱりソフトバンク！

セガサターンソフト対応攻略本

バーチャファイター2 パーフェクトガイド	1068円
ガーディアンヒーローズ パーフェクトガイド	854円
ガングリフォン パーフェクトガイド	951円
誕生S～Debut～ パーフェクトガイド	1068円
月花霧幻譚～TORICO～ オフィシャルガイド	1068円
ストリートファイターZERO2 パーフェクトガイド	1456円
マスター・オブ・モンスターズ オフィシャルガイド	1068円
バトルアスリーテス大運動会 パーフェクトガイド	1553円
リグロードサーガ2 パーフェクトガイド	1068円
バーチャコップ2 キラーマニュアル	1068円
ファイターズメガミックス オフィシャルガイド	1456円
電脳戦機バーチャロン パーフェクトガイド	1262円
ファイティングバイパーズ パーフェクトガイド	1600円
新世紀エヴァンゲリオン 2nd Impression バイブル	1000円
クォヴァディス2 惑星強襲オヴァン・レイ パーフェクトガイド	1000円
花組対戦コラムス オフィシャルガイド	933円
新テーマパーク パーフェクトガイド	1000円
ADVANCED WORLD WAR 千年帝国の興亡 オフィシャルガイド	1500円
機動戦艦ナデシコ～やっぱり最後は「愛が勝つ」?～ パーフェクトガイド	1000円
ゼロヨンチャンプDooZy-J パーフェクトガイド	1100円
魔法少女プリティサミー～恐るべし身体測定!核爆発5秒前!!～ オフィシャルガイド	1500円
ラストブロンクス オフィシャルガイド	1300円
ソニックジャム オフィシャルガイド	1300円
卒業S オフィシャルガイド	1200円
ゼルドナーシルト オフィシャルガイド	1300円
全日本プロレスFEATURING VIRTUA オフィシャルガイド	1200円
Jリーグプロサッカークラブをつくろう! 2 オフィシャルガイド ～経営編	950円
R?MJ THE MYSTERY HOSPITAL パーフェクトガイド	1100円
SONIC R オフィシャルガイド	1100円
シャイニングフォースIII シナリオ1 王都の巨神 オフィシャルガイド	950円
グランディア 公式ガイドブック	950円
Jリーグプロサッカークラブをつくろう! 2 オフィシャルガイド ～完全データ編	1400円
センチメンタルグラフティ 公式ガイド	850円
ソロ・クライシス 公式ガイドブック	1400円
AZELパンツァードラグーンRPG オフィシャルガイド	1200円
グランディア 公式ガイドブック～完結編	950円
ウィンターヒート オフィシャルガイド	900円
センチメンタルグラフティ 公式コンプリートガイド	1400円
プロ野球チームもつくろう！ オフィシャルガイド～イケイケ編	950円
白き魔女～もうひとつの英雄伝説～ オフィシャルガイド	1300円
バーニングレンジャー オフィシャルガイド	1000円
ザ ハウス オブ ザ デッド オフィシャルガイド	1100円

（価格は全て税別です）

セガラリー2 プレゼント応募券

SOFT BANK ソフトバンク

ISBN4-7973-0623-8

C0076 ¥1200E

9784797306231

定価 本体1,200円 ＋税

1920076012006

SEGA RALLY 2

SEGA RALLY CHAMPIONSHIP™

© SEGA 1998

SOFT BANK ソフトバンク

ISBN4-7973-0623-8

C0076 ¥1200E

9784797306231

定価 本体1,200円 ＋税

1920076012006

SEGA RALLY 2

SEGA RALLY CHAMPIONSHIP™

本書はセガラリー2に興味のある、あらゆる人に効果があります。

- とにかく完走してみたい！
- 完走できるがタイム短縮のヒントがほしい！
- 車種別攻略を詳しく知りたい！
- 車名の後ろについてる“WRC”ってなに？
- 開発者ってどんな人たち？
- セガラリー2グッズプレゼントに応募したい！　など

© SEGA 1998